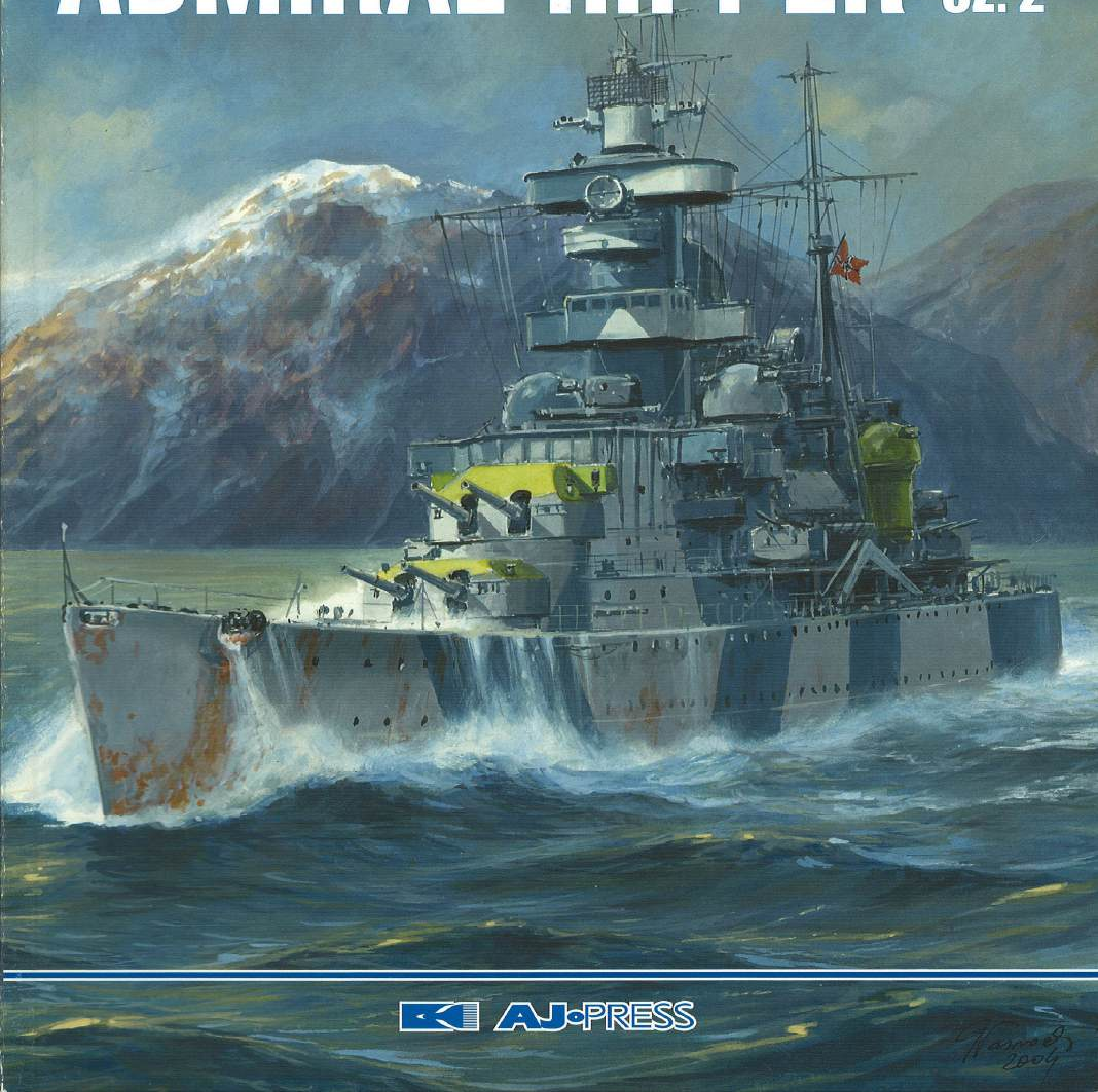
ANDRZEJ PEREPECZKO

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

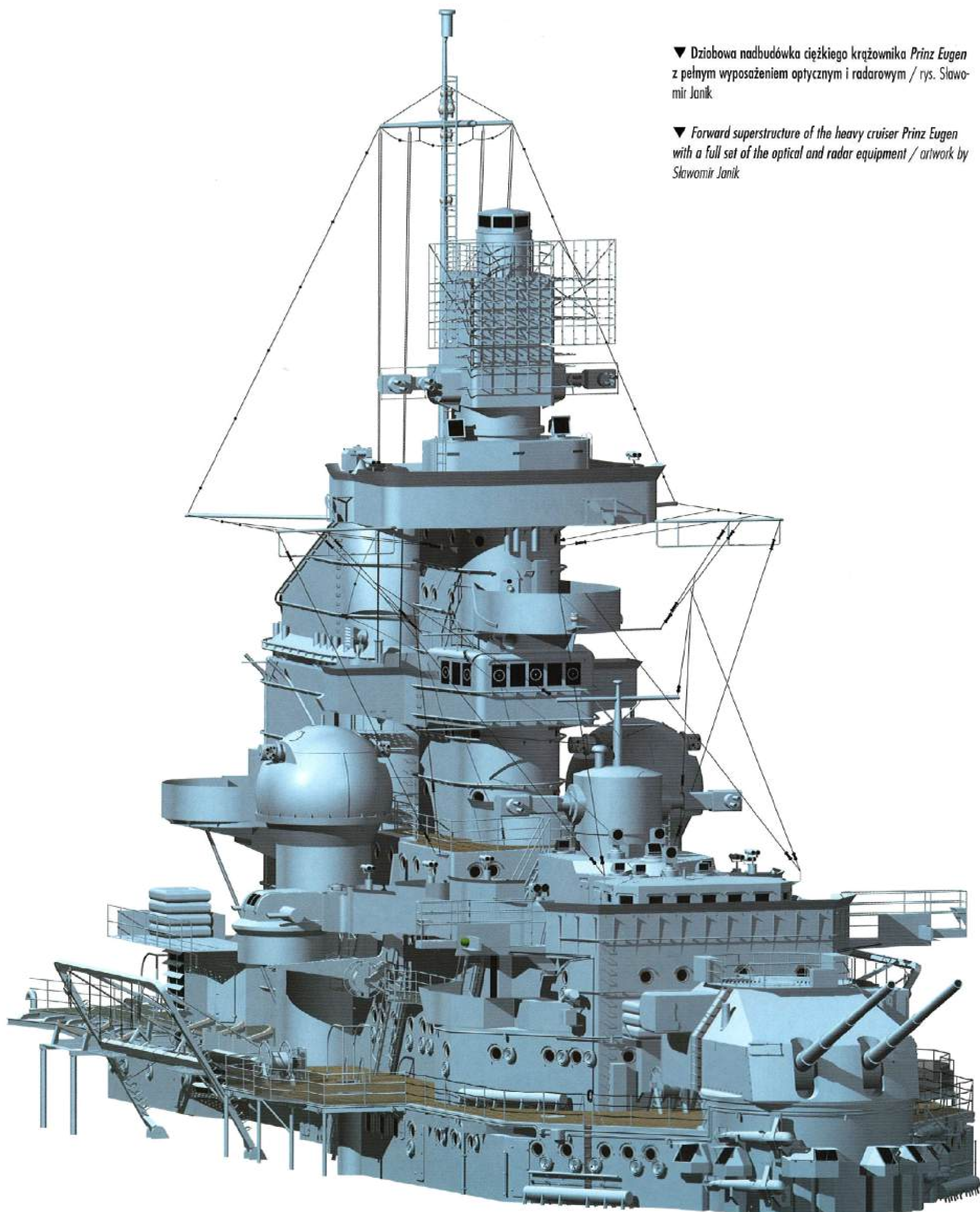
34

NIEMIECKIE KRĄŻOWNIKI TYPU ADMIRAL HIPPER cz. 2



AJ-PRESS

mal. / artwork by S. Janik



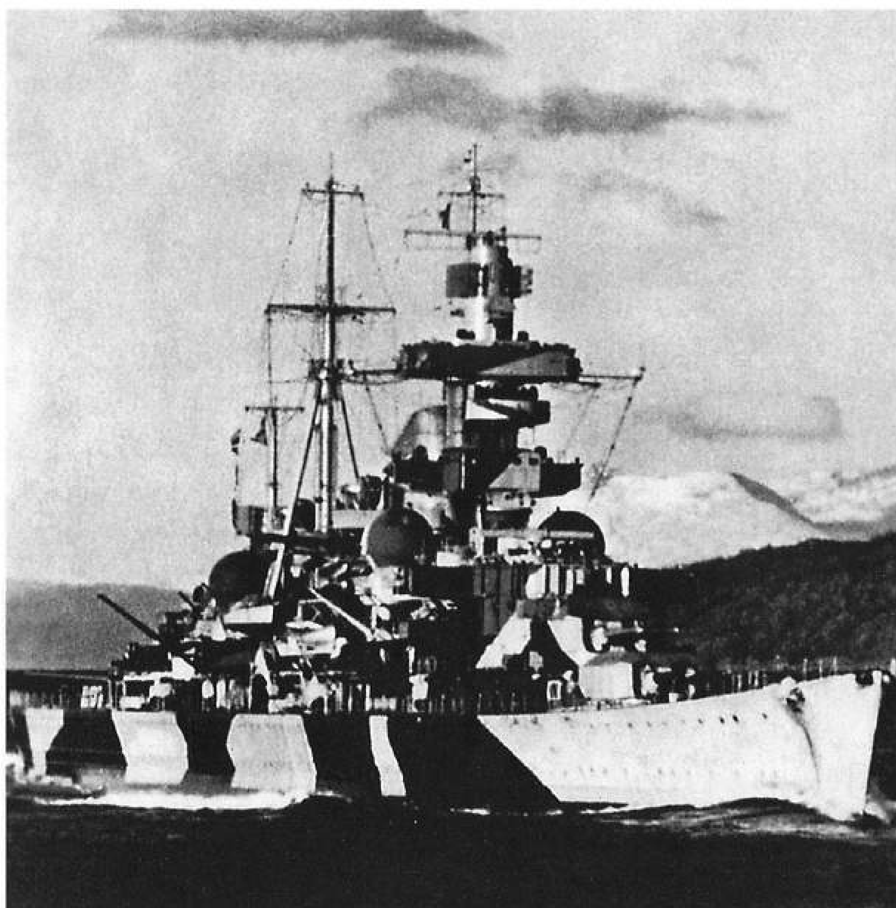
▼ **Dziobowa nadbudówka ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* z pełnym wyposażeniem optycznym i radarowym** / rys. Sławomir Janik

▼ ***Forward superstructure of the heavy cruiser Prinz Eugen with a full set of the optical and radar equipment*** */ artwork by Sławomir Janik*

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

ANDRZEJ PEREPECZKO

NIEMIECKIE KRĄŻOWNIKI TYPU
ADMIRAL HIPPER CZ. 2



AJ•PRESS

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH® 34

AJ – PRESS
ul. Chrobrego 32
80–423 GDAŃSK
tel./fax: (+48–58) 344 99 73
tel. kom.: 0-601 31 18 77
www: http://aj-press.com
e-mail: sklep@aj-press.com

Red. nacz. serii: Adam Jarski
Redakcja: Wawrzyniec Markowski
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: Adam Jarski
Rys. na okładkę: Grzegorz Nawrocki
Tłumaczenie: Leszek Erenfeicht
Plansze barwne: Sławomir Zajączkowski
Rysunki: Witold Koszela
Rysunki 3D: Stefan Dramiński, Sławomir Janik
Mapki: Grzegorz Kwiatkowski
Skład: Tadeusz Skwiot, Katarzyna B. Kwiatkowska
Korekta: AJ-PRESS

Druk: Drukarnia POZKAL, ul. Cegielna 10/12, 88-100 Inowrocław, tel. (0–52) 354 27 00

Dystrybucja krajowa i zagraniczna:
AJ–PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 Gdańsk
tel./fax (0–58) 344 99 73
sklep@aj-press.home.pl

IBG sc
ul. Znicza 21
Warszawa
tel./fax (0–22) 610 86 95

Księgarnia PELTA
ul. Świętokrzyska 16
00-950 Warszawa
tel. (22) 828-57-78

Dystrybucja zagraniczna:
INTERMODEL
267 24 Hostomice,
Nadrazni 57
tel/fax: +420–311 584 825
intermodel@atlas.cz
CZECH REPUBLIC

„*AIR*CONNECTION"
Box 21227
R.P.O Meadowvale
Mississauga ON
L5N 6A2 CANADA
phone: (+1) 905 785–0016
fax: (+1) 905 785–0582
sale@airconnection.on.ca
wyłączność na terenie USA i Kanady

ISBN 83 – 7237 – 142 – 3
PRINTED IN POLAND

dwieście czterdziesta siódma publikacja AJ-Pressu

Na stronie tytułowej: Ciężki krążownik *Admiral Hipper* wpływa do Lofiordu, Norwegia, 1942 rok / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

***Page 1:** Heavy cruiser Admiral Hipper enters Lofiord, Norway, 1942 / photo Drüppel, A. Jarski coll.*

Na okładce: *Admiral Hipper* wypływający z Vestfjordu na kolejną operację korsarską, Norwegia, 1942 rok / malował Grzegorz Nawrocki

***On the cover:** Admiral Hipper off the Vestfjord, heading for the next raid, Norway, 1942 / artwork by Grzegorz Nawrocki*

W przygotowaniu

Monografie Lotnicze:
nr 60 Bell P–39, P–63 cz. 3 (ostatnia)
nr 88 B–24 Liberator cz. 3 (z czterech)
nr 90 B–17 Flying Fortress cz. 1 (z czterech)



Tankpower:
nr 7 PzKpfw V Panther vol. 8
nr 12 Japońska broń pancerna vol. 4 (ostatni)

Malowanie i Oznakowanie:
nr 6 i 7 Luftwaffe 1935–45 cz. 6 i 7



Encyklopedia Okrętów Wojennych:
nr 26 Grom i Błyskawica cz. 3 (z czterech!)
nr 35 Niemieckie krążowniki typu Admiral Hipper cz. 3 (ostatnia)
nr 37 Big Five cz. 2 (z trzech)
nr 40 Taiho cz. 2 (ostatnia)

Bitwy i Kampanie:
nr 3 Polska Marynarka Wojenna w 1939 r. cz. 2 (ostatnia)
nr 5 Korea 1950–53. Działania lotnicze
nr 15 Stalowe drapieżniki
nr 16 Tajemnice Scapa Flow
nr 17 W lodach i ogniu. Bitwy konwojowe na północnej trasie

Przebieg służby

Wstęp

W uprzednio wydanej w ramach Encyklopedii Okrętów Wojennych książce (nr 33) przedstawiono wyczerpujący opis konstrukcji, uzbrojenia i napędu niemieckich ciężkich krążowników typu *Admiral Hipper*. W niniejszym opracowaniu, podobnie jak w przygotowywanym następnym, przedstawiony został przebieg służby i działań wojennych wyżej wymienionych okrętów w porządku zbliżonym do chronologicznego. Działania i losy poszczególnych okrętów zostały podzielone na okresy roczne, poczynając od roku 1939, a kończąc na 1945. Aby nie wprowadzić zamętu w odbiorze treści przez Czytelników, została przyjęta następująca kolejność opisów: *Admiral Hipper, Blücher, Prinz Eugen, Seydlitz, Lützow*. Taki rozdział tematyczny ułatwiony został przez fakt, że wyżej wymienione okręty działały w czasie wojny bądź samodzielnie, bądź też w zespołach z okrętami innych klas czy typów.

Rok 1939

Jak wspomniano w poprzedniej części, niemieckie ciężkie krążowniki typu *Admiral Hipper* zostały zwodowane w następujących terminach:

- *Admiral Hipper* — 06.02.1937 w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu,
- *Blücher* — 08.06.1937 w stoczni Deutsche Werke w Kilonii,
- *Prinz Eugen* — 22.08.1938 w stoczni Germaniawerft w Kilonii,
- *Seydlitz* — 19.01.1939 w stoczni Deschimag w Bremen,
- *Lützow* — 01.07.1939 w stoczni Deschimag w Bremen.

Do dnia wybuchu wojny, 1 września 1939 roku, zdołano wyposażyć i wcielić do Kriegsmarine jedynie pierwszy z wymienionych okrętów, czyli *Admirala Hippera*, na którym uroczyste podniesienie bandery miało miejsce w dniu 29 kwietnia 1939 roku. *Blücher* znajdował się w stoczni (w ostatniej fazie wyposażania) i jego wcielenie do składu floty nastąpiło już w czasie trwania wojny, w dniu 20 września 1939 roku. Pozostałe trzy okręty znajdowały się w różnych fazach wyposażania.

Admiral Hipper

Przez cały marzec i większą część kwietnia 1939 roku na krążowniku trwały ostatnie próby morskie (zakończone 29 kwietnia). Pierwszym dowódcą *Hippera* został komandor Hellmuth Heye. W tym czasie był on najmłodszym wśród ewentualnych kandydatów do objęcia odpowiedzialnego stanowiska na prototypowym ciężkim okręcie wojennym.

Urodzony w Zagłębiu Saary w 1895 roku, w roku 1914 wstąpił do Kaiserlische Marine i w czasie I Wojny Światowej służył zarówno na krążownikach, jak i na okrętach podwodnych. W okresie międzywojennym służył kolejno w Reichsmarine i Kriegsmarine, był dowódcą torpedowca, a następnie dowódcą półflotylli torpedowców oraz pełnił obowiązki oficera sztabowego w dowódz-



▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany 6 czerwca 1939 roku podczas wypływania ze stoczni Blohm & Voss na próby morskie / fot. Urbhans, ze zbiorów M. Skwiota

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper on June 6, 1939, leaving the Blohm & Voss Shipyard for the sea trials / photo: Urbhans, M. Skwiot coll.*



▲ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany tuż po oddaniu do służby, wypływający na próby morskie. Cenzor wojskowy usunął tło stoczni Blohm & Voss, zastępując je chmurami. Miało to utrudnić identyfikację miejsca wykonania zdjęcia / ze zbiorów A. Jarskiego

▲ *Heavy cruiser Admiral Hipper immediately after the commission, steaming out of the shipyard for the sea trials. The military censor had obliterated the shipyard panorama, painting clouded skies instead to deny the enemy a possibility to identify the scenes / A. Jarski coll.*

twie Kriegsmarine. 1 stycznia 1939 roku został awansowany do stopnia komandora[1].

Ponieważ *Admiral Hipper* był okrętem prototypowym, pierwszym z serii pięciu ciężkich krążowników, wkrótce po wcieleniu do służby rozpoczęto na nim intensywne i szczegółowe próby techniczne różnego rodzaju. Ujawniły się przy tym pewne mankamenty i usterki okrętu. Należały do nich: niezbyt dobra dzielność morska, spowodowana niekorzystnym kształtem dziobu, zbytnie zadymianie pokładów rufowych (w szczególności położonych wyżej) oraz pewne braki w wyposażeniu admiralskiego stanowiska dowodzenia.

W dniu 6 czerwca *Hipper* zacumował w Kilonii, aby swą obecnością uatrakcyjnić coroczne uroczystości „Kieler Woche" (Tydzień Kiloński), a następnie wyruszył w podróż szkoleniową dla koniecznego zgrania działań licznej załogi. W lipcu miała miejsce druga podróż szkoleniowa, która zarazem spełniała pewne zadania propagandowe w obliczu coraz bardziej napiętej sytuacji polityczno-militarnej w Europie. Podróż ta miała miejsce w dniach od 3 do 24 lipca, a trasa wiodła do Estonii i Szwecji. Podczas niej *Hipper* odwiedził estoński port Reval (Tallin) oraz leżący w głębi Zatoki Botnickiej szwedzki port Härnösand. W tym czasie przeprowadzono pierwsze ćwiczenia artyleryjskie.

Po powrocie z pierwszej zagranicznej podróży, dnia 14 sierpnia rozpoczęły się intensywne badania i próby w ramach tzw. EKK (Erprobungskommando für Kriegsschiffneubauten = oddział prób dla nowo zbudowanych okrętów wojennych — wolne tłumaczenie A.P). Przeprowadzano je na wodach zarówno zachodniego, jak i wschodniego Bałtyku, również w pobliżu Zatoki Gdańskiej, co miało oczywiście poważną wymowę polityczną.

Ćwiczenia i próby zostały czasowo przerwane w związku z wybuchem wojny przeciw Polsce — *Hipper* został odkomenderowany na zachodnią część Bałtyku w celu zapobieżenia ewentualnej próbie przedarcia się jednostek Polskiej Marynarki Wojennej do Wielkiej Brytanii lub Francji (wciąż jeszcze neutralnych). Jak wiadomo trzy polskie niszczyciele: *Burza*, *Grom* i *Błyskawica* przeszły niemal w ostatnich godzinach pokoju do portów Wielkiej Brytanii, a w późniejszym czasie przedarły się na Zachód również dwa polskie okręty podwodne: *Orzeł* i *Wilk*.

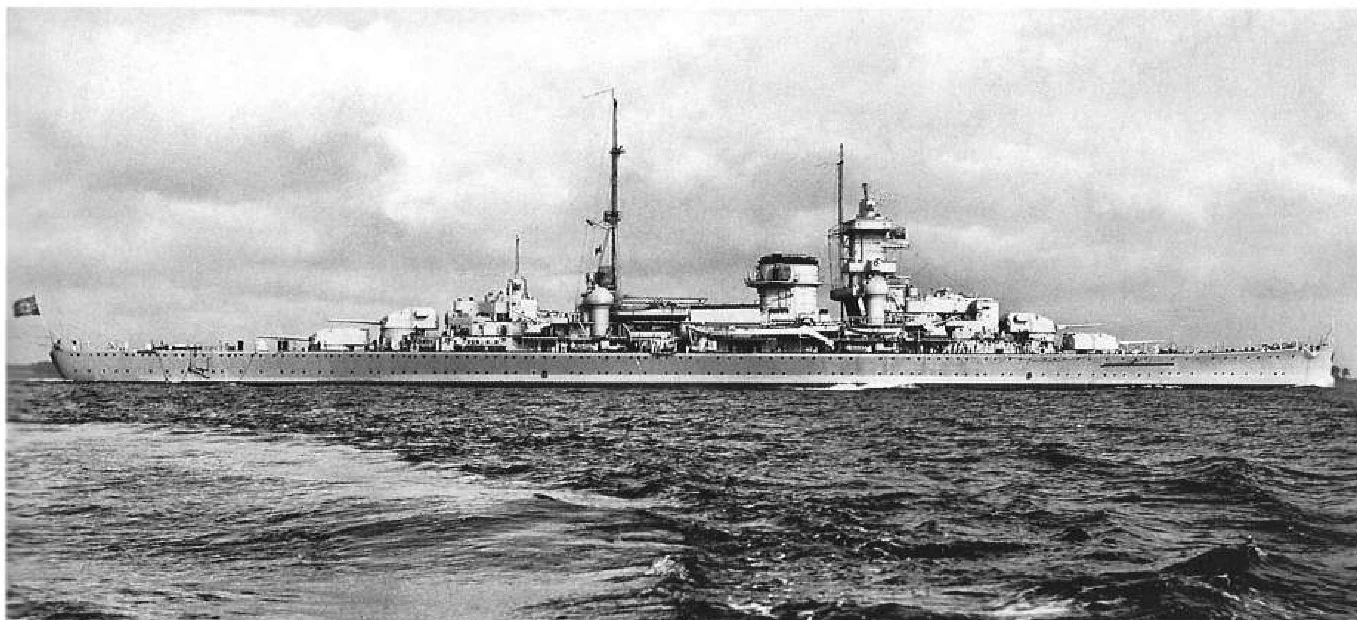
W połowie września, gdy wojna w Polsce miała się ku końcowi i gdy na wschodnie jej tereny wkroczyły wojska sowieckie, *Admiral Hipper* skierowany został na wschodnie rejony Bałtyku w celu kontynuowania ćwiczeń i prób w ramach działań EKK.

W dniu 31 października na pokład *Hippera* przybyła grupa sowieckich oficerów marynarki wojennej, aby uczestniczyć w ćwiczeniach artyleryjskich przeprowadzonych przy współdziałaniu z okrętem-celem *Hessen*. Obecność Sowietów związana była z toczącymi się rozmowami, dotyczącymi nabycia przez Związek Sowiecki któregoś z trzech okrętów typu *Admiral Hipper*. W grę wchodziły: *Lützow*, *Seydlitz*, a nawet *Prinz Eugen*[2]. Strzelanie wypadło dobrze, a artylerzyści *Hippera* uzyskali sześć bezpośrednich trafień.

W tydzień później krążownik wszedł do stoczni Blohm & Voss w Hamburgu w celu dokonania szeregu usprawnień i przeróbek oraz usunięcia zaobserwowanych w czasie ćwiczeń i prób usterek. Pierwsza poważniejsza przeróbka miała miejsce jeszcze przed przekazaniem *Hippera* do służby i polegała na opisanej w poprzedniej części zamianie dziobowych kluz kotwicznych na otwarte rynny. Jednym z powodów takiej zmiany była obawa przed skutkami rejsu przez wody Arktyki w okresie zimowym. Mogło bowiem w takim przypadku nastąpić zalodzenie kluz i tym samym unieruchomienie kotwic dziobowych. Jak widać z powyższego, jeszcze przed rozpoczęciem działań bojowych dowództwo Kriegsmarine przewidywało użycie ciężkich krążowników w korsarskich oceanicznych rajdach. Zresztą, jak pokazała niedaleka przyszłość, *Admiral Hipper* był wysyłany na takie właśnie wyprawy. Ciężki krążownik, po uprzednim wyładowaniu amunicji, pozostawał w stoczni od 6 listopada do 8 stycznia 1940 roku. Najpoważniejszą przeróbką była wymiana dziobu z prostą stewą na dziób ze stewą „atlantycką", jak przedstawiono na rysunku 1 w poprzedniej części (nr 33). Oczywiście pracę taką można było wykonać jedynie po zadokowaniu okrętu. W doku *Admiral Hipper* przebywał do 15 grudnia. Równocześ-

[1] Wg Whitley M. J., *German Cruisers of World War Two*, London, New York, Sydney 1985, s. 99.

[2] Kopp G., Schmolke K. P., *Die Schweren Kreuzer der Admiral Hipper Klasse*, Bonn 1992, s. 58.



nie z wymianą dziobu zamontowano na kominie opływową osłonę oraz zabudowano admiralski pomost dowodzenia, a także dokonano szeregu drobniejszych przeróbek nadbudówki (między innymi zmieniono usytuowanie rur odprowadzających ścieki z kuchni okrętowej, rurociągów odlotowych wentylacji itp.)[3].

Blücher

Drugim w serii pięciu ciężkich krążowników typu *Admiral Hipper* był bliźniaczy niemal *Blücher*, który różnił się odeń typem zainstalowanych kotłów (co zostało opisane w poprzedniej części). Jak uprzednio wspomniano, *Blücher* został zwodowany w cztery miesiące po *Hipperze*, a do służby został wcielony prawie pięć miesięcy po okręcie prototypowym. Spowodowane to zostało głównie zmianami w budowie, które podjęto po próbach przeprowadzonych na krążowniku *Admiral Hipper*. Tak więc mimo że *Blücher* był praktycznie już w lipcu 1939 całkowicie gotowy do działań, uległ on częściowej modernizacji. Zmieniono kluzy kotwiczne na otwarte rynny i zastąpiono pierwotny dziób z prostą stewą stewą typu „atlantyckiego". Następnie na komin założono opływową osłonę i w dniu 6 września rozpoczęto zdawcze próby stoczniowe, które zakończono 18 września; dwa dni później odbyła się uroczystość podniesienia bandery i wcielenia drugiego ciężkiego krążownika do służby w Kriegsmarine.

Pierwszym dowódcą ciężkiego krążownika *Blücher* został komandor Heinrich Woldag. Urodzony w 1892 roku, służył w Kaisermarine w czasie I Wojny Światowej, między innymi na okrętach liniowych *Kaiser Friedrich II* i *Ostfriesland*. W okresie międzywojennym w dalszym ciągu służył w Reichsmarine i potem w Kriegsmarine, zajmując różne stanowiska lądowe, a także na starym pancerniku *Schleswig-Holstein*, tym samym, który rozpoczął II Wojnę Światową wczesnym rankiem 1 września 1939 roku. W październiku 1937 roku Heinrich Woldag został awansowany do stopnia komandora i wkrót-

[3] Niektóre źródła (Pargeter C. J., *Hipper Class Heavy Cruisers*, Shepperton, England 1982, s. 17) podają, że podczas tego remontu zainstalowano również urządzenie radarowe o długości fali 81,5 cm. Podobnie pisze Breyer S., *Die Schweren Kreuzer der Admiral Hipper-Klasse*", Friedberg 1991, s. 17, czytamy tam: „Gdy nastąpił początek wojny, oba krążowniki [*Hipper* i *Blücher* — przyp. A.P.] nie posiadały żadnego urządzenia radiolokacyjnego. Wyposażono je dopiero na początku 1940 roku […] w urządzenie FuMo 22, pracujące na falach o długości 81,5 cm".

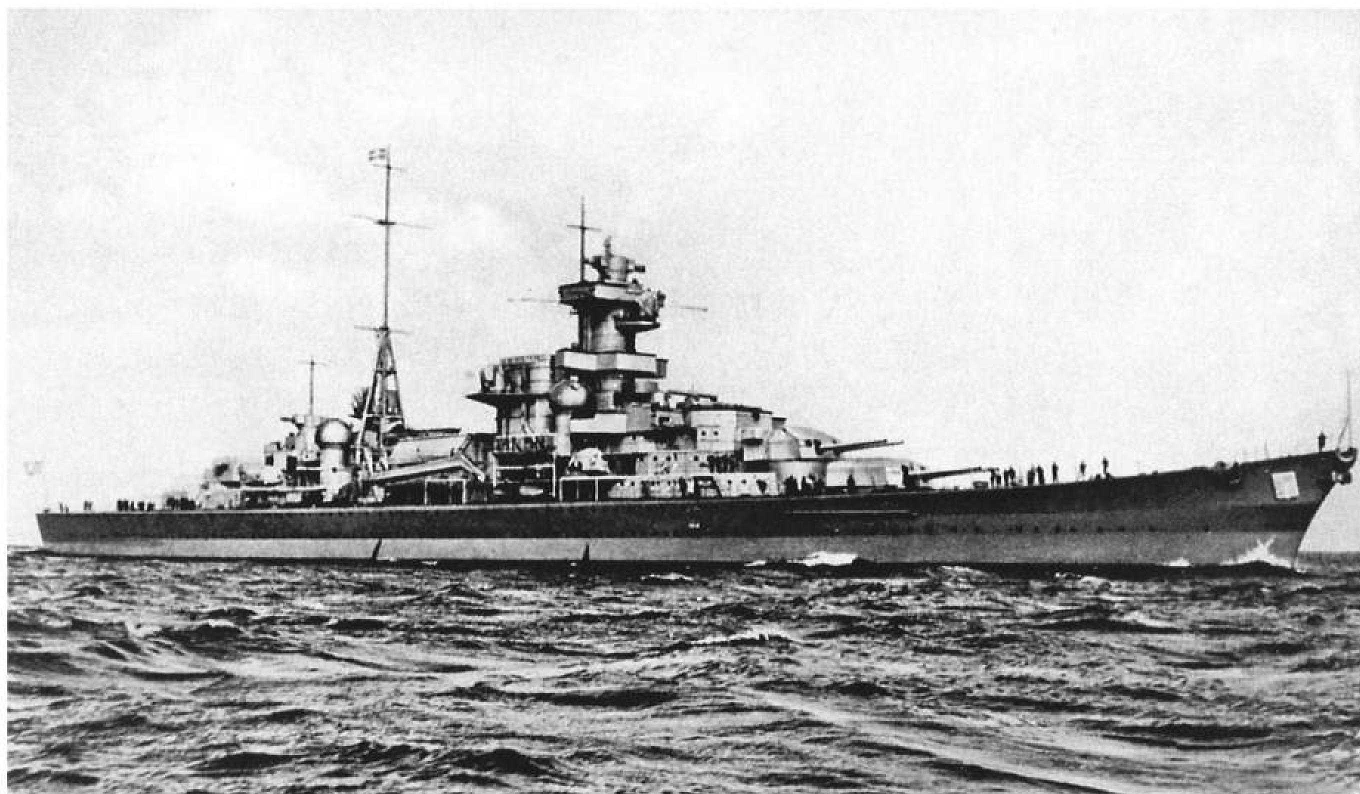
▲ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany na redzie Heikendorf w Kilonii. Zdjęcie okrętu zostało wykonane tuż po oddaniu go do służby, jeszcze z prostą stewą dziobową / fot. Urbhans, ze zbiorów T. Klimczyka

▲ *Heavy cruiser Admiral Hipper at Heikendorf roadstead in Kiel. This photo was taken immediately after the commission, still with a straight prow / photo Urbhans, T. Klimczyk coll.*

▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany podczas wypływania na próby morskie / fot. Urbhans, ze zbiorów A. Jarskiego

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper steaming out for sea trials / photo Urbhans, A. Jarski coll.*





▲ **Ciężki krążownik *Blücher* sfotografowany podczas wypływania z Kilonii na próby morskie / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego**

▲ ***Heavy cruiser Blücher leaving Kiel for sea trials / photo Drüppel, A. Jarski coll.***

ce objął dowództwo na budowanym w Kilonii ciężkim krążowniku[4].

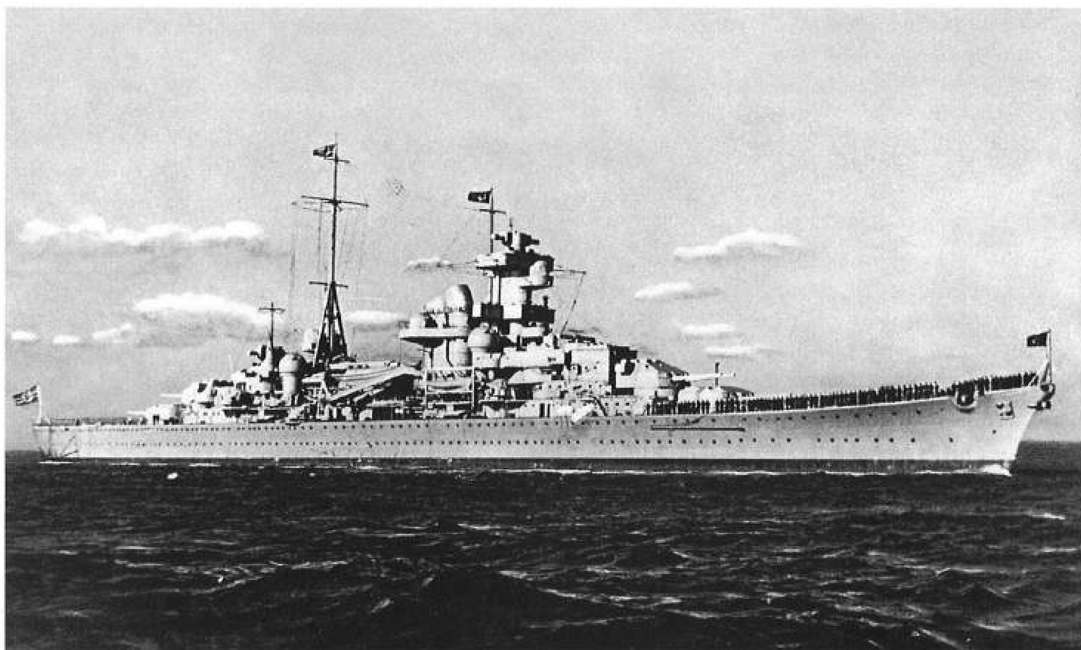
Dnia 30 października na okręcie przebywała delegacja sowieckich wyższych oficerów marynarki wojennej, o której wspomniano uprzednio.

Rankiem 13 listopada *Blücher* opuścił Kilonię i udał się na poligon artyleryjski. W dniu 14 listopada od godziny 9.45 do 17.34 miały miejsce ćwiczenia w strzelaniu z dział kalibru 203 mm i 105 mm. Następnego dnia przeprowadzono dalsze próby techniczne, a 16 listopada okręt powrócił do Kilonii. W dniach od 17 do 26 listopada w siłowni krążownika trwały próby w ramach EKK, a 27 listopada *Blücher* udał się w rejon wschodniego Bałtyku. W trzy dni później, podczas silnej porannej mgły, krążownik stanął na kotwicy na redzie Pillau w Prusach Wschodnich (obecnie rosyjski port wojenny Bałtijsk nieopodal Kaliningradu czyli Królewca lub Königsbergu), a 1 grudnia o 17.47 *Blücher* zacumował w Gotenhafen (tak Niemcy przemianowali Gdynię po jej zajęciu).

W dniach 4–7 grudnia krążownik na redzie w Gdyni odbywał dalsze próby, między innymi tzw. próbę mili pomiarowej. 15 grudnia ruszył w drogę powrotną do Kilonii, gdzie 17 grudnia trafił do stoczni Deutsche Werke w celu wykonania dodatkowych prac i usunięcia zaobserwowanych w czasie prób usterek, których uzbierało się niemało…

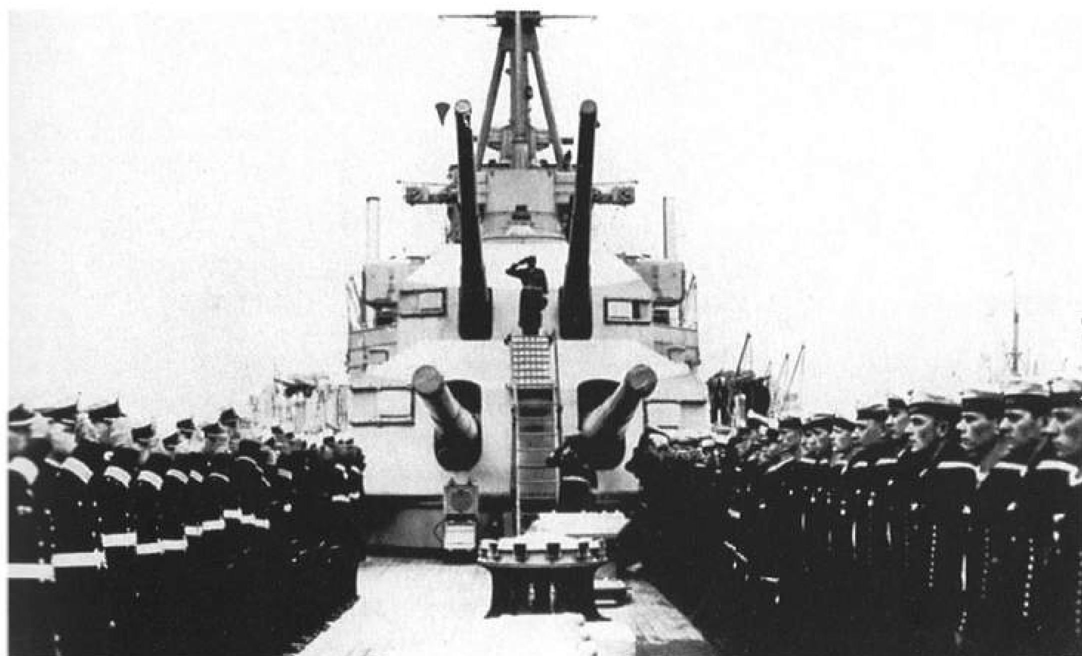
Kolejne okręty typu *Admiral Hipper* znajdowały się w 1939 roku w rozmaitych fazach wyposażania. Najbardziej zaawansowany był *Prinz Eugen*, ale do jego ukończenia też było daleko.

[4] Whitley M. J., op. cit., s. 92.



► **Ciężki krążownik *Blücher* sfotografowany po wejściu do służby, na wodach Zatoki Kilońskiej / fot. Urbahns, ze zbiorów A. Jarskiego**

► ***Heavy cruiser Blücher after commission, in the Kiel Bay / photo Urbahns, A. Jarski coll.***



◀ Ceremonia podniesienia bandery w dniu 20 września 1939 roku na ciężkim krążowniku *Blücher* / ze zbiorów autora

◀ *Hoisting the flag ceremony on heavy cruiser Blücher, September 20, 1939 / Author's coll.*

Rok 1940

Zima 1939/1940 była niezwykle ciężka. Panowały bardzo silne mrozy i Bałtyk był na znacznych obszarach pokryty grubym lodem, co praktycznie uniemożliwiało prowadzenie szkolenia załóg obu nowo zbudowanych ciężkich krążowników.

Admiral Hipper

Okręt, po ukończeniu ostatnich prac stoczniowych w Hamburgu, do połowy stycznia przebywał w Kilonii, gdzie odbywały się końcowe próby na uwięzi w ramach uprzednio wspomnianych badań oraz prób EKK. Jak z powyższego wynika, próby owe i badania były bardzo dokładne i wnikliwe. Jednocześnie nasuwa się uzasadnione podejrzenie, że stan techniczny prototypowego ciężkiego krążownika nie był zbyt zadowalający — okręt wymagał znacznej ilości pracochłonnych i długotrwałych poprawek.

W okresie tym, jak wspomina jeden z dziejopisów ciężkiego krążownika[5], na *Hippera* został zaokrętowany wiceadmirał Lütjens, podówczas dowódca zespołu krążowników. Brak jest jednak bliższych informacji zarówno co do przyczyny tego zaokrętowania, jak też i ewentualnych działań Lütjensa w owym czasie. Najprawdopodobniej był to gest objęcia przez admirała odpowiedzialnego stanowiska.

W drugiej połowie stycznia zakończono wreszcie wszelkie prace stoczniowe oraz próby odbiorcze i *Admiral Hipper* został detaszowany do Wilhelmshaven, gdzie wiceadmirał Lütjens opuścił okręt w dniu 12 lutego. W tym samym czasie ciężki krążownik przeszedł pod bezpośrednie dowództwo admirała Wilhelma Marschalla, ówczesnego dowódcy floty. *Hipper* wszedł tym samym w skład zespołu ciężkich okrętów złożonego z okrętów liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau* oraz kilku niszczycieli.

Dowódca Kriegsmarine, Wielki Admirał (Grossadmiral) Erich Raeder, był zwolennikiem prowadzenia woj-

[5] Brennecke J., *Eismeer, Atlantik, Ostsee*, Jugendheim 1963, s. 333.

▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany podczas przeprowadzania prób morskich w maju–czerwcu 1939 roku / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper during the sea trials in May–June, 1939 / photo Drüppel, A. Jarski coll.*





▲ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany na wodach Zatoki Kilońskiej / fot. Gröner, ze zbiorów M. Skwiota

▲ *Heavy cruiser Admiral Hipper in Kiel Bay waters / photo Gröner, M. Skwiot coll.*

▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany podczas wypływania z Kilonii na ćwiczenia artyleryjskie / ze zbiorów autora

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper steaming out of Kiel for artillery trials / Author's coll.*

ny krążowniczej przez ciężkie okręty nawodne, polegającej na wysyłaniu na dalekie akweny oceaniczne bądź samotnych jednostek, bądź też niewielkich zespołów złożonych z dwóch szybkich i silnie uzbrojonych okrętów.

Mimo uzyskania w czasie I Wojny Światowej znacznych sukcesów w działaniach niemieckich okrętów podwodnych[6], admirał Raeder nie uważał, że przy pomocy U-bootwaffe można pokonać przeciwników, którymi były Wielka Brytania i Francja. Sądził, że Royal Navy, pomna na zagrożenia ze strony niemieckich okrętów podwodnych w latach wojny 1914–1918, jest dobrze przygotowana do zwalczania U-bootów, co jednak w dalszym ciągu działań wojennych okazało się nie prawdziwe.

Dowództwo Kriegsmarine uważało, zresztą słusznie, że w 1939 roku jest o wiele za wcześnie na rozpoczęcie wojny z taką potęgą morską, jaką stanowiła Wielka Brytania i że niemiecka marynarka wojenna nie jest absolutnie przygotowana do walki z Royal Navy, wspartą dodatkowo nowoczesną i sporą flotą francuską. Mimo to poczyniono przygotowania mające na celu zadanie możliwie znaczących ciosów przeciwnikom już w pierwszych dniach spodziewanej wojny.

Walnej rozprawy z Royal Navy, na wzór Bitwy Jutlandzkiej z 1916 roku, w której zresztą Grossadmiral Raeder brał udział, nie można było nawet planować ze względu na olbrzymią dysproporcję sił. Wobec tego Niemcom pozostawała jedynie wojna krążownicza oraz nieograniczona wojna podwodna, prowadzona z pogwałceniem wszelkich praw i umów międzynarodowych w tym względzie.

Pod kątem prowadzenia działań krążowniczych rozbudowywano ciężką flotę Kriegsmarine i do takich celów przeznaczone były głównie zarówno wcześniej zbudowane tzw. „pancerniki kieszonkowe" (*Deutschland*, *Admiral Graf Spee* oraz *Admiral Scheer*), okręty liniowe (*Scharnhorst* i *Gneisenau*), jak również ciężkie krążowniki typu *Admiral Hipper*.

[6] Zob. Perepeczko A., *U-booty I Wojny Światowej*, Warszawa 2000.





▲ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany przy nabrzeżu Dworca Morskiego w Gotenhafen w pierwszej połowie grudnia 1939 roku, już z nową stewą dziobową / ze zbiorów autora

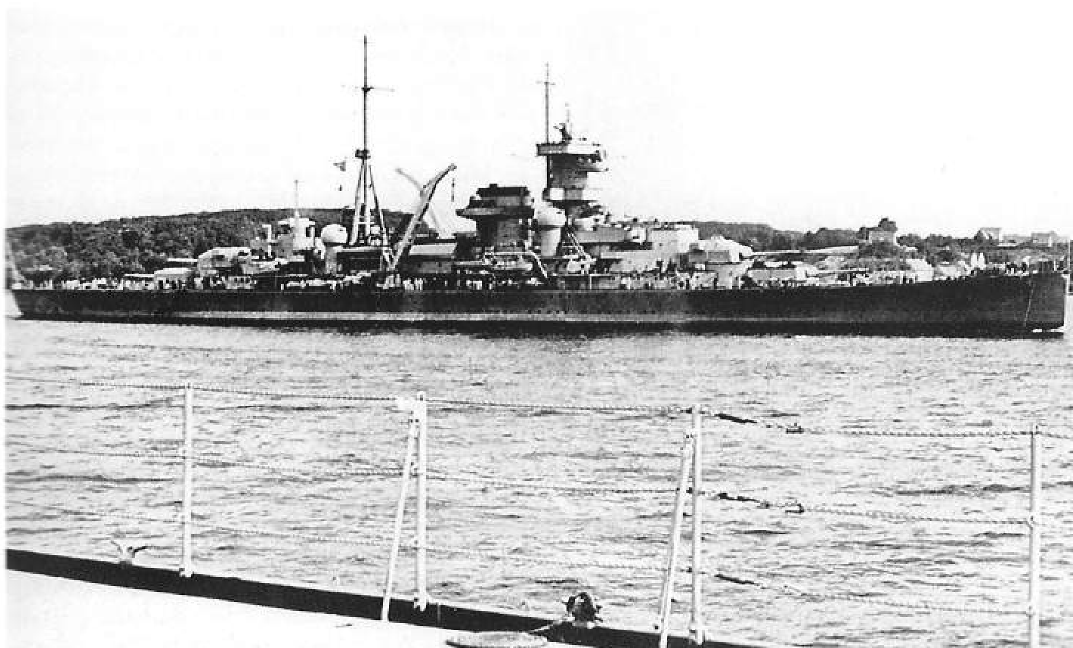
▲ *Heavy cruiser Admiral Hipper at the Waterfront Station in the newly re-christened Gotenhafen (ex-Polish Gdynia) in December 1939, already with a new Atlantiksteven prow / Author's coll.*

W ramach przygotowanych przez dowództwo Kriegsmarine (Seekriegsleitung) planów, 19 sierpnia 1939 roku, a więc jeszcze przed wybuchem wojny, wyszły z Wilhelmshaven i Kilonii następujące okręty podwodne:

- U–28 dowódca kpt. Günther Kuhnke,
- U–29 dowódca kpt. Otto Schuhart,
- U–33 dowódca kpt. Hans-Wilhelm von Dresky,
- U–34 dowódca kpt. Wilhelm Rollman,
- U–38 dowódca kpt. Heinrich Liebe,
- U–39 dowódca kpt. Gerhard Glattes,
- U–40 dowódca kpt. Werner von Schmidt,
- U–41 dowódca kpt. Gustaw-Adolf Mugler,
- U–45 dowódca kpt. Alexander Gelhaar,
- U–46 dowódca kpt. Herbert Sohler,
- U–47 dowódca por. Günther Prien,
- U–48 dowódca por. Herbert Schultze,
- U–52 dowódca por. Wolfgang Barten.

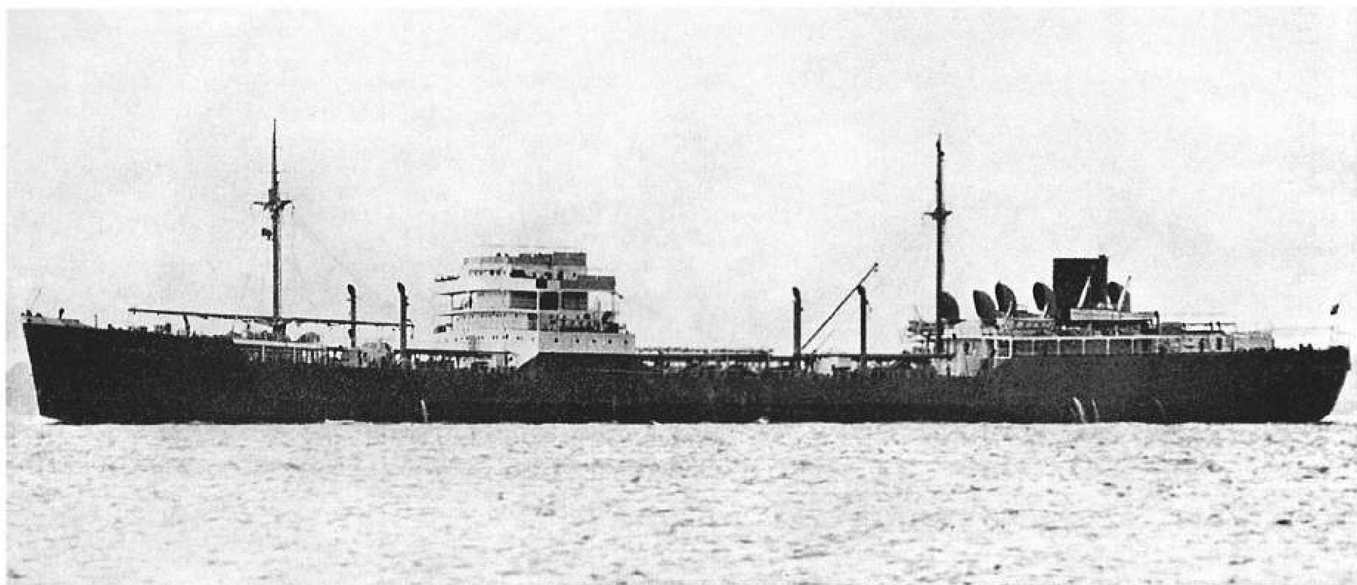
Okręty te zostały skierowane w rejon północnego Atlantyku, w okolice zachodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii i Irlandii. Miały tam oczekiwać zarówno na dalszy rozwój wydarzeń, jak i oczywiście na rozkazy.

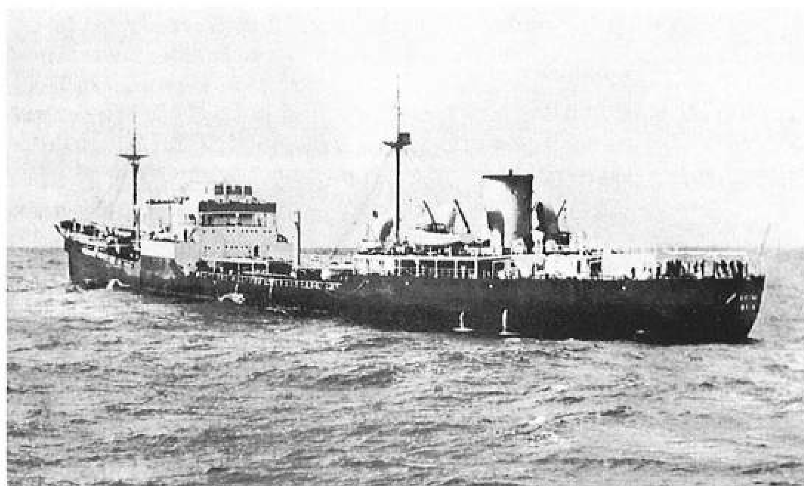
Wyjście w morze U-Bootów było utrzymywane w tajemnicy, należy jednak sądzić, że wywiad wojskowy Wielkiej Brytanii posiadał stosowne informacje. Jednakże



◀ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany podczas wypływania z Kilonii. Zdjęcie zostało wykonane po wejściu okrętu do służby. Jak widać na zdjęciu, okręt ma jeszcze prostą dziobnicę / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

◀ *Heavy cruiser Admiral Hipper steaming out of Kiel for sea trials. This photo was taken immediately after the commission — she still has a straight prow / photo Drüppel, A. Jarski coll.*





◄▲ Zbiornikowiec *Altmark* / ze zbiorów CAW

◄▲ *Oiler Altmark / CAW*

brak jest jakichkolwiek wiadomości o próbach przeciwdziałania ze strony Royal Navy przed wybuchem wojny.

Równolegle do przygotowań ze strony niemieckiej broni podwodnej Grossadmiral Raeder szykował realizację swoich wojennych planów wojny krążowniczej. W dniu 21 sierpnia wyszedł w morze z portu wojennego Wilhelmshaven tzw. pancernik „kieszonkowy" *Admiral Graf Spee* pod dowództwem komandora Hansa Langsdorffa i udał się na wody południowego Atlantyku. Dwa tygodnie wcześniej wysłano do Stanów Zjednoczonych zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty *Altmark* (dowódca kpt. Dau), który miał pobrać ładunek paliwa, a potem dołączyć do pancernika na wodach środkowego Atlantyku.

W nocy z 22 na 23 sierpnia opuściły Wilhelmshaven dwa dalsze U-Booty: U-30 (dowódca por. F. Lemp) i U-27 (dowódca kpt. J. Franz), a 24 sierpnia drugi pancernik „kieszonkowy", *Deutschland* (dowódca kmdr Wennecker). Wysłano również zbiornikowiec zaopatrzeniowy *Westerwald* (dowódca kmdr por. Grau). Jak więc widać, Grossadmiral Raeder konsekwentnie realizował plan wojny krążowniczej, nie rezygnując zarazem z wojny podwodnej.

Przebieg korsarskiej wyprawy pancernika *Admiral Graf Spee* jest na ogół dość dobrze znany i istnieje szereg książek omawiających szeroko ten temat[7]. Dlatego w niniejszym opracowaniu ograniczymy się do oceny efektów jego rejsu. Wypad wspomnianego pancernika wykazał spore zalety takiego sposobu prowadzenia wojny morskiej przez słabsze z państw w niej uczestniczących. Mimo bowiem zatopienia (w efekcie zespołowych wysiłków Royal Navy) niemieckiego pancernika, akcja *Admirala Grafa Spee* trwała od 26 września do 17 grudnia. Zatopiono lub zdobyto 11 statków handlowych, a przede wszystkim zostało wprowadzone znaczne zamieszanie w rejonie całego Atlantyku, co spowodowało dezorganizację dostaw do Wielkiej Brytanii i Francji oraz spowodowało w akcję poszukiwań niemieckiego okrętu aż czterech pancerników, 14 (!) krążowników i pięciu lotniskowców, które w tym czasie mogły być potrzebne w innych akcjach bojowych (oraz w innych rejonach).



▲ Część uratowanych jeńców na pokładzie *Altmarka* / ze zbiorów CAW

▲ *Some of the rescued prisoners of war on board of the Altmark / CAW*

[7] Między innymi są to książki autora niniejszej publikacji, a mianowicie: *Bitwa u ujścia Rio de La Plata*, Warszawa 1994 i *Burza nad Atlantykiem*, Warszawa 1999 tom I, s. 122–143.

Efekt ten osiągnięto przez wypad jednego tylko samotnego okrętu. A jeżeli tych rajderów będzie równocześnie kilka?

Co prawda, trwający równocześnie z rajdem pancernika *Admiral Graf Spee* wypad drugiego pancernika „kieszonkowego", *Deutschlanda,* w dniach od 24 sierpnia do 17 listopada 1939 r. nie przyniósł praktycznie żadnych sukcesów (zatopiono jedynie dwa statki), jednakże nie zrażało to Raedera do dalszych akcji podobnego typu.

Dnia 21 listopada wysłano w morze dwa pancerniki: *Scharnhorst* i *Gneisenau.* Zespołem dowodził wiceadmirał Marschall. Okręty te nie miały przedrzeć się na Atlantyk wodami między Wyspami Owczymi (Faeroe) i Islandią, gdzie znajdowała się brytyjska linia blokady (Northern Patrol), a głównym celem wypadu było ponowne wprowadzenie zamieszania na trasach transatlantyckich i odciągnięcie uwagi Royal Navy od działającego aktualnie na wodach Oceanu Indyjskiego pancernika *Admiral Graf Spee.* Wypad ten był również swego rodzaju „próbą generalną" przed planowanymi następnymi korsarskimi rajdami ciężkich niemieckich okrętów.

W dniu 23 listopada około godziny 16.00 niemieckie pancerniki natknęły się na brytyjski krążownik pomocniczy *Rawalpindi,* który został zatopiony po krótkiej, nierównej walce. Mimo odniesionego sukcesu niemieckie okręty zawróciły w stronę Norwegii, w obawie przed groźnymi konsekwencjami wykrycia przez *Rawalpindi* (następnie powróciły do Niemiec).

Korsarski rajd pancernika *Admiral Graf Spee* miał swój epilog w postaci afery statku zaopatrzeniowego *Altmark,* który dopiero w dniu 16 lutego 1940 roku, w dwa miesiące po zatopieniu pancernika, został dopadnięty we fiordzie neutralnej Norwegii, przez niszczyciele brytyjskie. W wyniku tej akcji zostało uwolnionych prawie 300 jeńców zdjętych ze statków zdobytych przez niemieckiego rajdera.

Akcja uwolnienia jeńców odbiła się głośnym echem w opinii publicznej obu walczących stron. Niemcy rozpoczęli potężną kampanię propagandową, oskarżając stronę brytyjską o „niewiarygodny akt przemocy, urągający najbardziej elementarnym zasadom prawa międzynarodowego".

Z kolei strona brytyjska w dniu 21 lutego na łamach „Timesa" opublikowała swe stanowisko, stwierdzając między innymi: statek niemiecki wpłynął na neutralne wody, aby złamać prawo, okręt brytyjski, aby ten plan pokrzyżować, taka jest różnica...

Po tym krótkim przedstawieniu sytuacji w zakresie działalności niemieckich sił nawodnych na przełomie lat 1939/1940 należy wrócić do ciężkiego krążownika *Admiral Hipper.*

Operacja „Nordmark"

Następnego dnia po aferze *Altmarka,* w dniu 18 lutego wyszedł w morze z redy Wilhelmshaven zespół ciężkich okrętów wojennych pod dowództwem admirała Wilhelma Marschalla. Były to: *Gneisenau* (kmdr Netzbandt), *Scharnhorst* (kmdr Hoffman), ciężki krążownik *Admiral Hipper* (kmdr Heye) oraz dwa niszczyciele: *Karl Galster* i *Wilhelm Heidkamp* (trzeci, *Wolfgang Zenker*, zmuszony był do zawrócenia do portu z powodu poważnego uszkodzenia podczas przejścia przez lód pokrywający morze w czasie tej bardzo mroźnej zimy).

Niektórzy historycy morscy wyrażają przypuszczenie, że wyprawa zespołu niemieckiego była pomyślana



▲▼▼ W dniu 16 lutego 1940 roku statek zaopatrzeniowy *Altmark* został przejęty przez brytyjski niszczyciel *Cossack* — w wyniku tej akcji uwolniono niemal 300 brytyjskich jeńców przetrzymywanych przez Niemców na pokładzie zaopatrzeniowca. Poniżej Brytyjczyk pokazuje ślady po pociskach, u dołu pogrzeb poległych w akcji niemieckich marynarzy / CAW

▲▼▼ *On February 16, 1940 Altmark, the supply ships for the raiders, was captured by the British destroyer HMS Cossack. More than 300 Allied sailors taken prisoner were liberated in the process. Below: British sailor shows the pockmarks left by the projectiles, fallen Germans' bodies are being committed to the seas / CAW*





▶ Ciężki krążownik *Prinz Eugen* sfotografowany kilka dni po oficjalnym wcieleniu do służby. Na zdjęciu widzimy przycumowanego do boi *Prinz Eugena*, który przygotowuje się do przebazowania na wody Morza Bałtyckiego, aby tam kontynuować próby morskie / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

▶ *Heavy cruiser Prinz Eugen within days after the commission. This photo shows her at the mooring buoy, prepring for a training deployment to the Batlic, where Prinz Eugen was to continue her sea trials / photo Drüppel, A. Jarski coll.*



jako akcja odwetowa za zagarnięcie *Altmarka* i uratowanie brytyjskich jeńców na terytorialnych wodach Norwegii. Nie wydaje się to jednak możliwe. Akcja *Cossacka* miała miejsce w nocy z 16 na 17 lutego. Dowództwo niemieckie mogło otrzymać informację już rano 17 lutego, jednakże podjęcie stosownej decyzji, wykonanie odpowiednich planów operacji i wydanie rozkazów oraz przygotowanie sześciu okrętów do mającej trwać co najmniej kilka dni akcji w dość sporej odległości od bazy w czasie dwudziestu kilku godzin wydaje się mało prawdopodobne. Najpewniej operację o kryptonimie *„Nordmark"* zaplanowano znacznie wcześniej, a jej zbieżność w czasie z aferą *Altmarka* wygląda na zupełnie przypadkową.

Celem operacji „Nordmark" było atakowanie i niszczenie statków w konwojach płynących na trasie: porty Wielkiej Brytanii — Bergen oraz ewentualna walka z brytyjskimi okrętami, głównie krążownikami, które pełniły (jak donosił zwiad lotniczy dalekiego zasięgu oraz informacje radiowe nasłuchu) służbę patrolową w ramach tak zwanego „Northern Patrol" na wodach między Szetlandami i Norwegią. Dodatkowym celem było wywołanie zamieszania w brytyjskiej Admiralicji. Przewidywano bowiem, że doniesienia samolotów, okrętów lub statków z brytyjskich konwojów o pojawieniu się na Morzu Północnym silnego zespołu niemieckich okrętów wyciągną z bazy w Scapa Flow zespoły ciężkich okrętów brytyjskich i umożliwią przeprowadzenie skutecznych ataków torpedowych przez U-Booty.

W tym ostatnim celu skierowano w połowie lutego siedem okrętów podwodnych (U-9, U-10, U-14, U-23, U-57, U-61 i U-63) w rejon przewidywanej operacji „Nordmark" i przygotowywanej niemal równolegle w czasie operacji „Wikinger".

Zespół admirała Marschalla skierował się, płynąc z dużą prędkością, w rejon Morza Północnego leżący na trasie Szetlandy — Bergen, pilnie wypatrując śladu obecności alianckich statków lub okrętów. Morze jednak, jak okiem sięgnąć, było całkowicie puste. Na próżno obserwatorzy wypatrywali oczy, lustrując przez lornetki horyzont dookoła, na próżno radiotelegrafiści niemieccy prowadzili ciągły nasłuch, chcąc namierzyć alianckie jednostki. Nic nie spostrzegli też piloci wypuszczanych w powietrze wodnosamolotów bazujących na ciężkich okrętach niemieckich...

W całym patrolowanym rejonie nie napotkano na jakikolwiek ślad nieprzyjacielskich jednostek — morze było wciąż puste (oprócz kilku norweskich a więc neutralnych na razie statków rybackich). Niebo było również czyste — żaden samolot nie pojawił się przez cały czas wyprawy okrętów niemieckich.

Przyczyna takiego stanu rzeczy leżała w doniesieniu pilota samolotu zwiadowczego, który rankiem 18 lutego, sam nie spostrzeżony, zaobserwował przedzierający się przez zalegające ujście rzeki Jade nieopodal Wilhelmshaven lody niemiecki zespół, na który składały się, jak zameldował, trzy okręty liniowe lub ciężkie krążowniki i trzy niszczyciele.

Dowódca Home Fleet, admirał Forbes, po otrzymaniu takiej wiadomości rozkazał natychmiast zawrócić do Scapa Flow będącemu w drodze do Bergen konwojowi

▼ *Prinz Eugen*, sfotografowany po wejściu do służby, na wodach Zatoki Kilońskiej podczas przygotowań do przebazowania na Morze Bałtyckie. Na zdjęciu widoczny moment malowania dachów i skosów wież artylerii głównej krążownika, które były jednym z elementów identyfikacji przez własne lotnictwo / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

▼ *Heavy cruiser Prinz Eugen in Kieler Bay within days after commission, preparing for the Baltic deployment. This photo shows quick identification signs for the Luftwaffe being painted on the main battery turret's roof and top slopes / photo Drüppel, A. Jarski coll.*





▲ *Prinz Eugen*, sfotografowany po wejściu do służby, na wodach Zatoki Kilońskiej podczas przygotowań do przebazowania na Morze Bałtyckie. Na zdjęciu widzimy moment malowania dachów i skosów wież artylerii głównej krążownika, które były jednym z elementów identyfikacji przez własne lotnictwo / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

▲ *Heavy cruiser Prinz Eugen in Kieler Bay within days after commission, preparing for the Baltic deployment. This photo shows quick identification signs for the Luftwaffe being painted on the main battery turret's roof and top slopes / photo Drüppel, A. Jarski coll.*

statków. Jednocześnie wysłał odpowiednie rozkazy okrętom podwodnym operującym w rejonie Morza Północnego i ciężkim okrętom Home Fleet wysłanym poprzedniego dnia naprzeciw wracającego z uwolnionymi jeńcami *Cossacka*. Równocześnie z Clyde wyszedł w morze zespół pancerników Home Fleet...

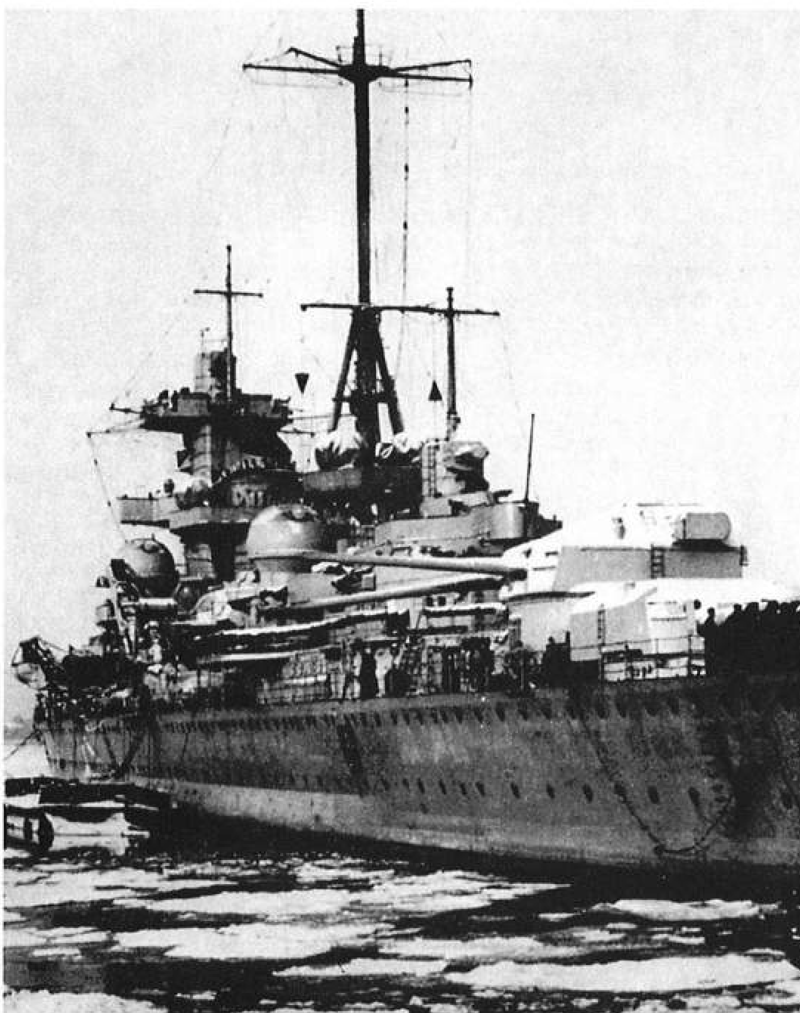
Admirał Marschall mógł mówić o dużym szczęściu, ponieważ choć strona brytyjska planowała przeprowadzenie nalotów bombowych na jego zespół, nie doszły one jednak do skutku ze względu na fatalne warunki atmosferyczne, oblodzone pasy startowe na lotniskach, zadymki i zamiecie oraz mgłę, pokrywającą spore rejony morza.

Ostatecznie operacja „Nordmark" zakończyła się niczym. Admirał Marschall, po bezowocnych poszukiwaniach nieprzyjacielskich statków lub okrętów, wydał rozkaz powrotu do Wilhelmshaven. Pięć niemieckich okrętów zawróciło i 20 lutego późnym wieczorem znalazło się na podejściu do portu. Wejście doń było uniemożliwione z powodu zalegającego ujścia rzek grubego lodu, tak że trzeba było korzystać z pomocy przywołanych lodołamaczy.

W przeciwieństwie do opisanej powyżej operacji „Nordmark" incydent z *Altmarkiem* miał bardzo istotne znaczenie dla powzięcia innej, nieporównywalnie ważniejszej operacji morskiej, której nadano kryptonim „Weserübung" (ćwiczenia nad Wezerą).

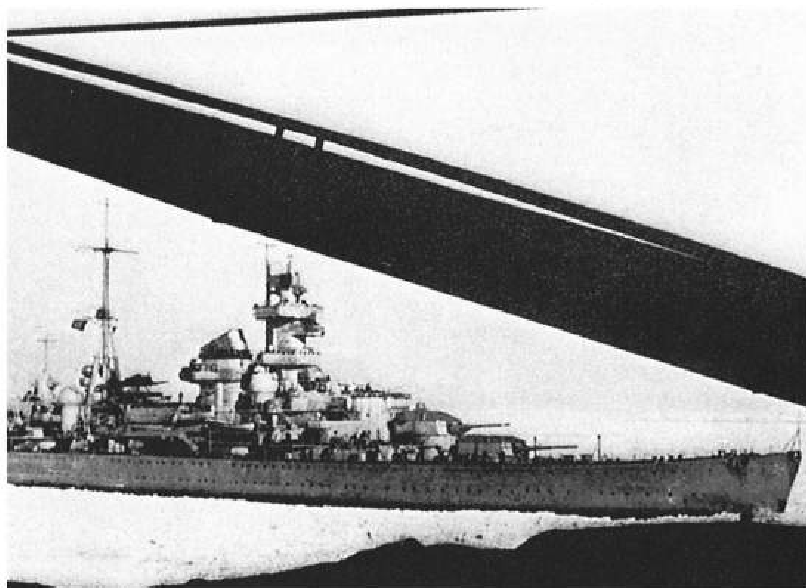
Celem tej operacji było uderzenie Niemiec na neutralną dotychczas Norwegię. Atak ten miano przeprowadzić bez ostrzeżenia, czy też wypowiedzenia wojny, a istotną rolę w tej operacji wyznaczono flocie wojennej.

Faktyczne naruszenie przez okręty brytyjskie neutralności Norwegii w czasie akcji przeciw *Altmarkowi* i brak jakiejkolwiek reakcji ze strony norweskich okrętów wojennych spowodowały, że Adolf Hitler utwierdził się w przeświadczeniu, że neutralność Norwegii jest po-



► *Admiral Hipper* na wodach norweskich w trakcie przygotowań do operacji „Nordmark" / ze zbiorów S. Breyera

► *Heavy cruiser Admiral Hipper in Norwegian waters, preparing for the Operation Nordmark / S. Breyer coll.*



▲ *Admiral Hipper* w trakcie przygotowań do operacji „Nordmark" / ze zbiorów S. Breyera

▲ *Heavy cruiser Admiral Hipper preparing for the Operation „Nordmark"* / *S. Breyer coll.*

zorna, a tym samym zagrożone są dostawy do Niemiec szwedzkiej rudy z Narwiku. A bez tych dostaw niemiecki przemysł hutniczy, a wraz z nim cała wojenna gospodarka, nie mogły właściwie funkcjonować i kto wie, jak w takiej sytuacji wyglądałby dalszy przebieg toczącej się wojny.

Jak wspomniano, incydent z *Altmarkiem* spowodował, że już 21 lutego 1940 roku dowództwo niemieckie zdecydowało się na przygotowanie operacji wojskowej przeciwko Norwegii, a także, niejako „po drodze", również Danii. Niezależnie od niemieckich planów agresji na Norwegię druga z walczących stron również przejawiała bardzo duże zainteresowanie tym krajem. Zainteresowanie to nie miało wcale cech pokojowych, ponieważ Alianci także potrzebowali szwedzkiej rudy, którą odbierano w Narwiku. Jednakże statki brytyjskie musiały znaczną część trasy przebyć przez otwarte wody Morza Północnego, gdzie czaiły się U-Booty i gdzie mogły niespodziewanie pojawić się ciężkie okręty niemieckie. Natomiast niemieckie statki ze szwedzką rudą większą część trasy z Narwiku odbywały fiordami, przez wody terytorialne neutralnej Norwegii.

Winston Churchill, od 5 września 1939 roku Pierwszy Lord Admiralicji brytyjskiej, już w dniu 29 września 1939 r. zwrócił się do rządu brytyjskiego z memorandum, w którym czytamy:

„Zatoka Botnicka zazwyczaj zamarza z końcem listopada, w związku z czym wysyłka szwedzkiej rudy żelaza do Niemiec możliwa jest jedynie przez Oxelosund na Bałtyku lub z Narwiku w północnej części Norwegii. Oxelosund jest w stanie wysłać tylko jedną piątą tego, czego potrzebują Niemcy. Zimą ruda żelaza wysyłana jest najczęściej z Narwiku, skąd statki płyną wzdłuż zachodniego wybrzeża Norwegii i pokonują całą drogę do Niemiec, nie opuszczając wód terytorialnych aż do momentu wpłynięcia do cieśniny Skagerrak.

Należy zdać sobie sprawę, że odpowiednie dostawy szwedzkiej rudy żelaza mają dla Niemiec kluczowe znaczenie, a ich przechwycenie, czy nawet całkowite wstrzymanie w miesiącach zimowych, tj. od października do końca kwietnia, wydatnie zmniejszy ich możliwości obronne".

W związku z powstałym problemem Churchill przypomniał o przedsięwziętych w poprzedniej wojnie sposobach zablokowania zimowych dostaw szwedzkiej rudy do Niemiec. Polegał on na zaminowaniu tak zwanego „Szlaku", jak określano osłonięte przybrzeżne wody Norwegii.

W dniu 27 listopada Pierwszy Lord Admiralicji zwrócił się do Pierwszego Lorda Morskiego o zbadanie możliwości zaminowania „Szlaków". Jednakże, jak na razie, rząd brytyjski odniósł się negatywnie do planu Churchilla, nie chcąc narazić się na zarzut choćby formalnego pogwałcenia norweskich wód terytorialnych.

Mimo takiego stanowiska rządu Winston Churchill w połowie grudnia przedstawiał Gabinetowi memorandum w sprawie szlaku przewozu rudy żelaza.

W tym kolejnym memorandum czytamy:

„Skuteczne powstrzymanie dostaw norweskiej rudy żelaza do Niemiec jest obecnie uważane za główną ofensywną operację wojenną. Nieprędko nadarzy się nam kolejna podobna okazja, dająca szansę zminimalizowania strat i zniszczeń oraz zapobiegająca niepotrzebnym rzeziom, nieuniknionym, gdy ścierają się ze sobą dwie armie.

Jeżeli obalimy wszelkie zarzuty, ukazując korzyści płynące z tego posunięcia, należy natychmiast rozpocząć niezbędne kroki. Ruda z portu Lulea została już zatrzymana przez zimowe lody i nie można dopuścić, by sowiecki lodołamacz zmienił teraz całą sytuację. Dostawy rudy z Narwiku muszą zostać zatrzymane; osiągnąć to można poprzez tworzenie serii niewielkich pól minowych na norweskich wodach terytorialnych w dwóch lub trzech odpowiednich miejscach na wybrzeżu. W rezultacie statki wiozące rudę żelaza do Niemiec musiałyby opuszczać wody terytorialne i wypływać na otwarte morze, gdzie w przypadku statków niemieckich byłyby brane do niewoli, natomiast w przypadku jednostek państw neutralnych byłyby poddawane ścisłej kontroli. Trzeba również znaleźć sposób na uniemożliwienie wysyłki rudy żelaza z Oxelosund, głównego niezamarzającego portu na Bałtyku. Tymi trzema portami należy zająć się jak najszybciej i w odpowiedni sposób".

Zaś w końcowych wnioskach Churchill dodawał:

„Bez względu jednak na to, co zrobimy, jeżeli Niemcy uznają, że opanowanie Półwyspu Skandynawskiego leży w ich interesie, nie zawahają się przed zastosowaniem przemocy. W takim wypadku wojna rozprzestrzeni się na Norwegię i Szwecję, a biorąc pod uwagę nasze panowanie na morzach i oceanach, oddziały brytyjskie i francuskie mogą bez żadnych przeszkód stawić czoło najeźdźcy na skandynawskiej ziemi. W każdym razie nie ulega wątpliwości, że jesteśmy w stanie zająć i utrzymać wybrane przez nas wyspy i punkty na wybrzeżu Norwegii. Wówczas nasza blokada Niemiec na północy stanie się blokadą absolutną. Możemy, przykładowo, zająć Narwik i Bergen, wpuszczając do nich jedynie nasze statki, a zamykając je całkowicie dla jednostek niemieckich. Nie trzeba chyba nikogo przekonywać, że kontrola nad norweskim wybrzeżem stanowi nasz najistotniejszy cel strategiczny"[8].

Uwaga Churchilla dotycząca sowieckiego lodołamacza dotyczyła informacji o przemieszczaniu się potężnej sowieckiej jednostki tego rodzaju z Murmańska do Niemiec, rzekomo w celu remontu, jednakże najprawdopodobniej dla odblokowania w zimie zamarzającego portu bałtyckiego Lulea dla niemieckich statków przewożących rudę żelazną. Byłoby to jak najbardziej zgodne z trwającą w 1940 roku ścisłą współpracą między Niemcami i Rosją Sowiecką.

Po zapoznaniu się z przedstawionym memorandum postanowiono jedynie złożyć w Norwegii formalny protest w związku z nadużywaniem jej wód terytorialnych

[8] Churchill W. S., *Druga wojna światowa*, Gdańsk 1995, t. I, ks. 2, s. 163–165.

przez Niemców. Równocześnie szefowie sztabów otrzymali polecenie przygotowania planu desantu w Narwiku. Ewentualny desant miał przyjść z pomocą Finlandii, która została napadnięta przez Związek Sowiecki. Zasadnicza sprawa, czyli ewentualne zaminowanie „Szlaku", została na razie odroczona.

Incydent z *Altmarkiem* „ożywił skandynawską scenę", jak stwierdził dość zresztą cynicznie Churchill, czego efektem była dyskusja w brytyjskim Gabinecie Wojennym w dniu 19 lutego na temat zaminowania „Szlaku". W konsekwencji debaty zgodzono się, aby Admiralicja rozpoczęła przygotowania do takiej operacji. Nadano jej kryptonim „Wilfred".

Równocześnie wywiad dostarczył stronie alianckiej informację, że Niemcy przygotowują plan ataku na Norwegię. Mimo to argumenty natury moralnej dotyczące problemu pogwałcenia neutralności Norwegii były tak silne, że Gabinet Wojenny w dniu 29 lutego cofnął zgodę sprzed dziesięć dni i zagadnienie minowania „Szlaku" ponownie utknęło w martwym punkcie. Do takiego stanu rzeczy niewątpliwie przyczyniła się, mocno rozdmuchana przez niemiecką propagandę, sprawa *Altmarka*, jak też nacisk opinii publicznej krajów neutralnych.

Rozwój sytuacji wojennej, upadek Finlandii w połowie marca oraz dalsze doniesienia wywiadu spowodowały, że 28 marca na wspólnym posiedzeniu francusko-brytyjskim w Londynie ustalono, że po uprzednim wysłaniu bardzo ogólnikowych informacji do rządów Norwegii i Szwecji rozpocznie się stawianie zagród minowych na norweskich wodach terytorialnych.

Początkowo termin rozpoczęcia operacji wyznaczono na 5 kwietnia, jednakże 3 kwietnia 1940 roku brytyjski Gabinet Wojenny przełożył go na dzień 8 kwietnia. Jednocześnie podjęto ustalenia co do wysyłania do Narwiku francuskich i brytyjskich oddziałów w celu opanowania portu i linii kolejowej do Szwecji. Podobne desanty miały być wysadzone w Stavanger, Bergen i Trondheim. Jak się jednak miało okazać już w najbliższych dniach, alianckie decyzje były zdecydowanie spóźnione.

Operacja „Weserübung"

1 marca 1940 roku Hitler osobiście zaaprobował plany operacyjne, przygotowane przez sztab generała Nicolausa von Falkenhorsta. Rozpoczęły się ostateczne przygotowania i pierwsze posunięcia. Między innymi już 11 marca wyszły w morze pierwsze U-Booty ze specjalnej, wydzielonej grupy o kryptonimie „Hartmut", które miały zająć pozycje na podejściach do Narwiku i Trondheim.

W dniu 26 marca, podczas konferencji u Hitlera, Grossadmiral Raeder zaproponował, aby rozpocząć inwazję na Norwegię w dniu 7 kwietnia ze względu na przypadającą wtedy pełnię księżyca.

W dniu 1 kwietnia zapadła ostateczna decyzja co do terminu rozpoczęcia inwazji na Norwegię. Ściśle tajny rozkaz brzmiał:

„Führer i najwyższy dowódca Wehrmachtu rozkazał przeprowadzić 'Weserübung' i zwrócił uwag na szczególne znaczenie ścisłego utrzymania w tajemnicy nadchodzących działań.

Dzień Wezery — 9 kwietnia

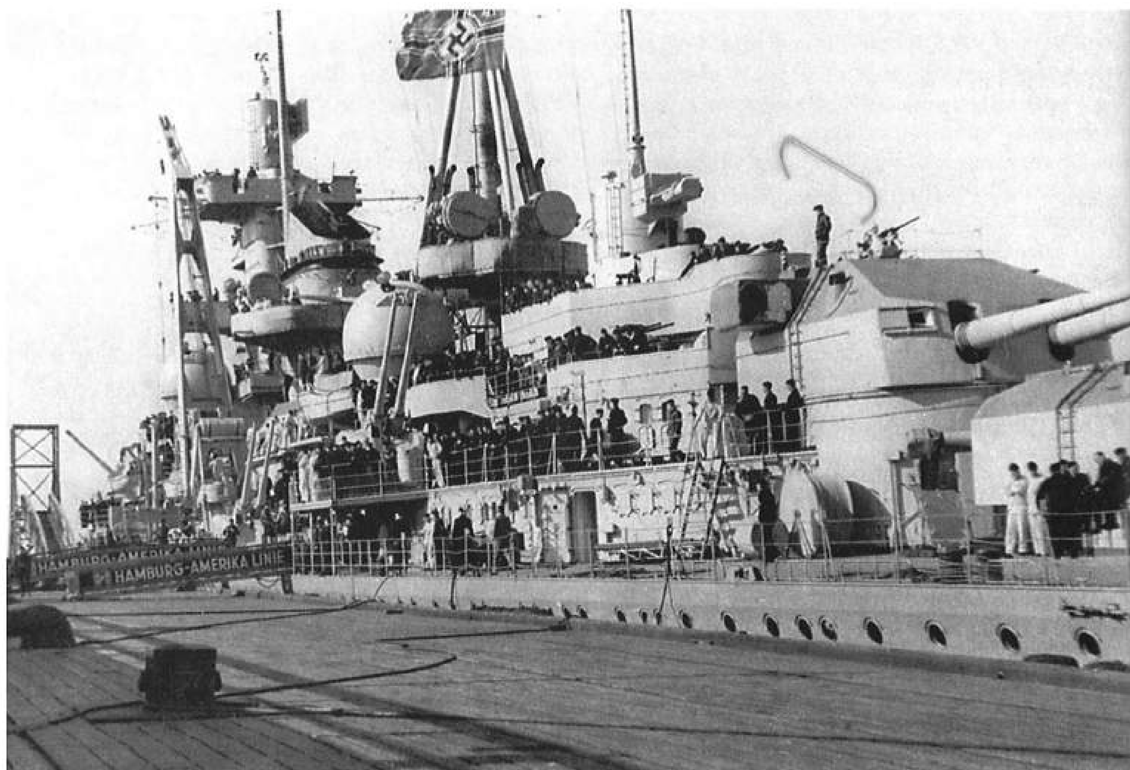
Czas Wezery — 5.15

Gen. płk. Wilhelm Keitel"



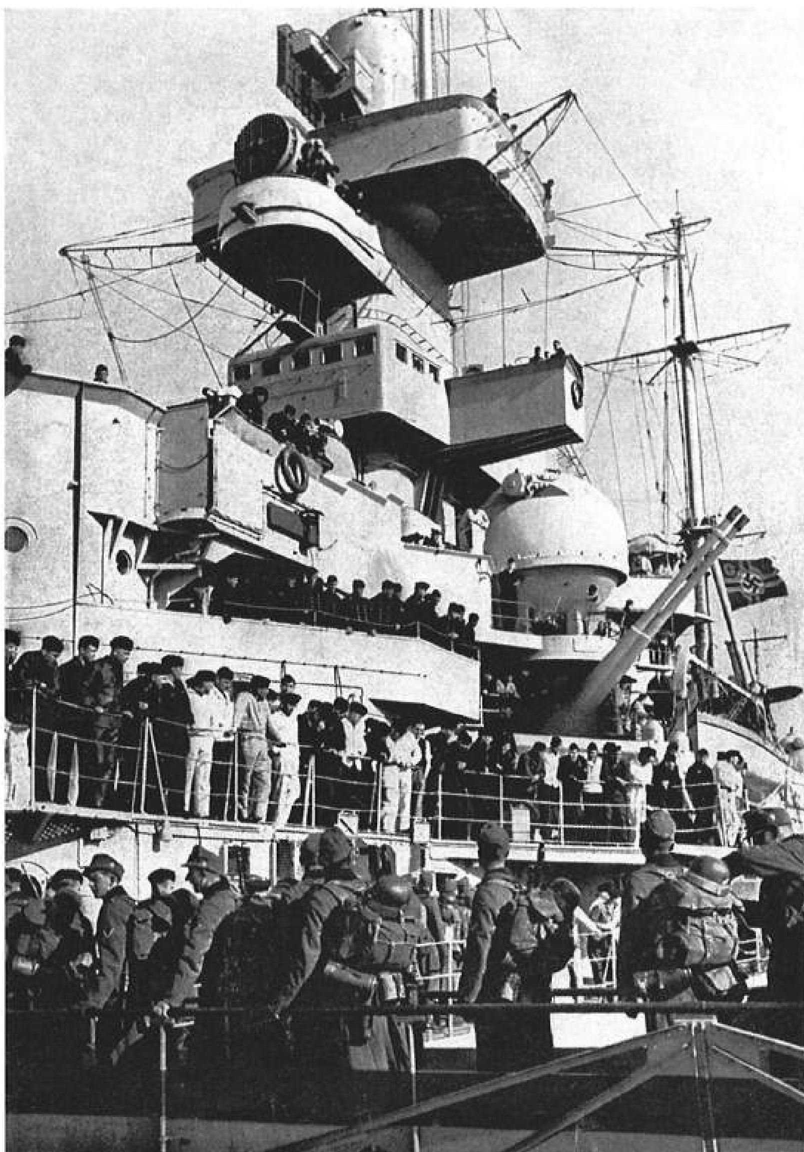
▶ W dniu 6 kwietnia 1940 roku na przycumowanym do nabrzeża Cuxhaven krążowniku *Admiral Hipper* rozpoczęto zaokrętowywanie żołnierzy z 3. dywizji strzelców alpejskich. Na pokład krążownika zaokrętowano w sumie 975 oficerów i żołnierzy 138. pułku strzelców alpejskich pod dowództwem płk. Weissa oraz 200 żołnierzy obsługi technicznej i naziemnej lotnisk. Jak można zauważyć na zdjęciach, dachy i skosy wież artylerii głównej jako znak rozpoznawczy dla własnego lotnictwa pomalowano na kolor żółty / fot. ze zbiorów AJ-Pressu

▶ *On April 6, 1940, 3rd Mountain Rifles Division started to board heavy cruiser Admiral Hipper. 975 officers and other ranks of the Colonel Weiss' 138th Mountain Rifles Regiment as well as 200 Luftwaffe ground crews boarded the ship for the purpose of the Norwegian operation. This photo shows main battery turret roofs and top slopes painted yellow as a quick identification sign for the Luftwaffe bombers / AJ-Press coll.*



▼▶ Przygotowany do rozpoczęcia operacji *Admiral Hipper* stoi przycumowany do nabrzeża Cuxhaven. Przed operacją wzmocniono artylerię przeciwlotniczą kalibru 20 mm krążownika, umieszczając na dachu wież B i C dodatkowe lądowe lawety Flak 30 / ze zbiorów AJ-Pressu

▼▶ *Heavy cruiser Admiral Hipper ready to start operational deployment, moored at the Cuxhaven waterfront. Prior to the start of the operation, anti-aircraft artillery of the ship was augmented by placing additional land service 20 mm Flak 30 mounts onto the roofs of the main battery turrets B and C / AJ-Press coll.*



Atak na norweskie fiordy wchodził w fazę realizacji... Dla wykonania zaplanowanej operacji „Weserübung" strona niemiecka przeznaczyła siły morskie złożone z trzech grup zespołów okrętów i statków.

Grupa zespołów zaopatrzeniowych

Ważne zadanie wyznaczono siedmiu dużym statkom handlowym, które miały dostarczyć do trzech najważniejszych strategicznie portów Norwegii (wzdłuż zachodniego, atlantyckiego wybrzeża) materiały i sprzęt wojskowy (głównie duże zapasy amunicji i ciężkiej broni).

Statki te miały bezpośrednio przed planowanym desantem wejść do neutralnych portów pod jakimkolwiek pozorem i oczekiwać na moment desantu.

Wszystkie statki tej grupy miały wyjść z Hamburga. Pierwszy zespół to statki: *Bärenfels* (7569 BRT), *Rauenfels* (8460 BRT) i *Alster* (8514 BRT); ich portem docelowym był Narwik. Drugi zespół tej grupy składał się również z trzech statków. Były to: *Sao Paolo* (rok bud. 1921, 4977 BRT, armator: Hamburg — Süd — Amerikanische — Dampfschiffahrts — Geselschaft, Hamburg), *Levante* (rok bud. 1939, 4779 BRT, armator: Atlas Levante Linie, Bremen), *Main* (rok bud. 1927, 7624 BRT, armator: Norddeutscher Lloyd, Bremen).

Statki te miały wejść do Trondheim. Czas wyjścia w morze przedstawiał się następująco:

- *Sao Paolo*: 4 kwietnia godzina 21.00,
- *Levante* i *Main*: 5 kwietnia godzina 2.00.

Do Stavanger skierowano wyłącznie statek *Roda* (6780 BRT).

Głównymi siłami mającymi zaatakować odpowiednie porty norweskie (i wysadzić tam desanty) były zespoły okrętów wojennych. Do operacji „Weserübung" zaangażowano prawie wszystkie okręty Kriegsmarine, czemu zresztą początkowo gorąco sprzeciwiał się admirał Raeder. Do wysadzenia desantu w Norwegii przewidziano sześć zespołów okrętów wojennych, na pokładach któ-

rych miano przetransportować oddziały wojskowe. Ich celem było opanowanie portu, a następnie prowadzenie dalszych walk w głębi lądu.

Pomysł transportowania oddziałów wojskowych okrętami wojennymi (i to na dużą odległość) i użycie takich jednostek jak krążowniki i niszczyciele jako okrętów desantowych był przedsięwzięciem zdecydowanie nowatorskim i niestosowanym w dotychczas trwającej wojnie (a i w poprzednich też trudno było znaleźć podobne przykłady). Okręty wytypowane do operacji nie były absolutnie przystosowane do transportowania wojska i w dodatku na tak znaczną odległość, jaka dzieliła na przykład Wilhelmshaven od Narwiku.

Nic więc dziwnego, że w łonie Kriegsmarine projekt ów nie został przyjęty z entuzjazmem. Głównodowodzący niemieckiej Marynarki Wojennej, admirał Raeder, uważał nie bez racji, że przygotowywana operacja będzie niezwykle ryzykowna. Dowodził on, że inwazja na Norwegię przeprowadzona w taki sposób stoi w zdecydowanej sprzeczności z dotychczasowymi zasadami prowadzenia wojny morskiej. Dodatkowym kontrargumentem był fakt, że Niemcy absolutnie nie posiadali przewagi na morzu, a w pobliżu tras uderzeniowych na Norwegię, w Scapa Flow, stacjonowała potężna brytyjska Home Fleet.

Jednakże, mimo tych obiekcji, Adolf Hitler zdecydował, jak uprzednio wspomniano, aby właśnie w taki sposób zaatakować Norwegię i Danię.

Wśród sześciu zespołów okrętów mających wysadzić desanty w portach norweskich znajdował się zespół oznaczony cyfrą „2", składający się z następujących jednostek: ciężki krążownik *Admiral Hipper* (dowódca kmdr Hellmuth Heye, który był równocześnie dowódcą zespołu), cztery niszczyciele (dowódca zespołu kmdr por. von Pufendorf): Z–5 *Paul Jacobi* (dowódca kmdr ppor. Schlieper), Z–6 *Theodor Riedel* (dowódca kmdr ppor. Böhmig), Z–8 *Bruno Heinemann* (dowódca kmdr ppor. Langheld) i Z–16 *Friedrich Eckoldt* (dowódca kmdr ppor. Schemmel).

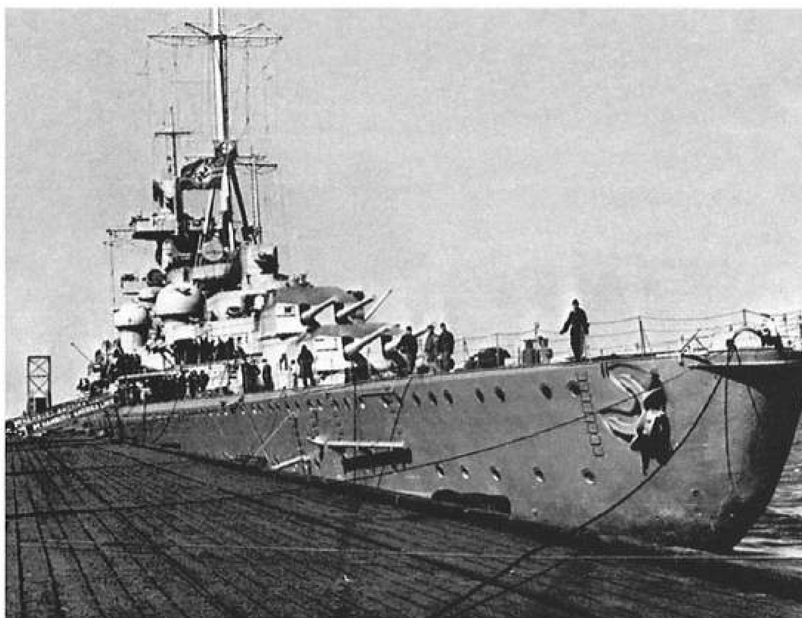
Przeznaczeniem tego zespołu było zaatakowanie i opanowanie ważnego portu Trondheim, leżącego na zachodnim wybrzeżu Norwegii powyżej 63° szerokości północnej. Bardzo istotnym zagadnieniem było zapewnienie okrętom wojennym możliwości uzupełnienia paliwa w portach docelowych. Szczególnie ważne było to w portach oddalonych od Niemiec, takich jak przede wszystkim Narwik i Trondheim. Do tego zadania wyznaczono zespół zbiornikowców (Tankerstaffel) złożony z ośmiu statków. Wśród nich do Trondheim planowano wysłać *Skagerrak* (6031 BRT) oraz mały zbiornikowiec *Moonsund* (321 BRT). Pierwszy z nich miał wyjść z Wilhelmshaven 4 kwietnia, drugi z Brunsbüttel dopiero 9 kwietnia.

Dla utajnienia niemieckich przygotowań ustalono kody oznaczające poszczególne porty, w tym przede wszystkim główne miejsca desantów. I tak przykładowo:

- Oslo — Oldenburg,
- Trondheim — Detmold (Trondheim w języku niemieckim to Drontheim),
- Narwik — Nienburg.

Do wykonania operacji „Weserübung Nord" Niemcy przeznaczyli:

- w pierwszej fali ataku 3. dywizję strzelców górskich oraz 163. i 6. dywizję piechoty,
- w drugiej fali: 181. i 196. dywizję piechoty (196. dywizja stacjonowała w rejonie Gdańsk–Gdynia),
- w trzeciej fali: 214. dywizję piechoty.

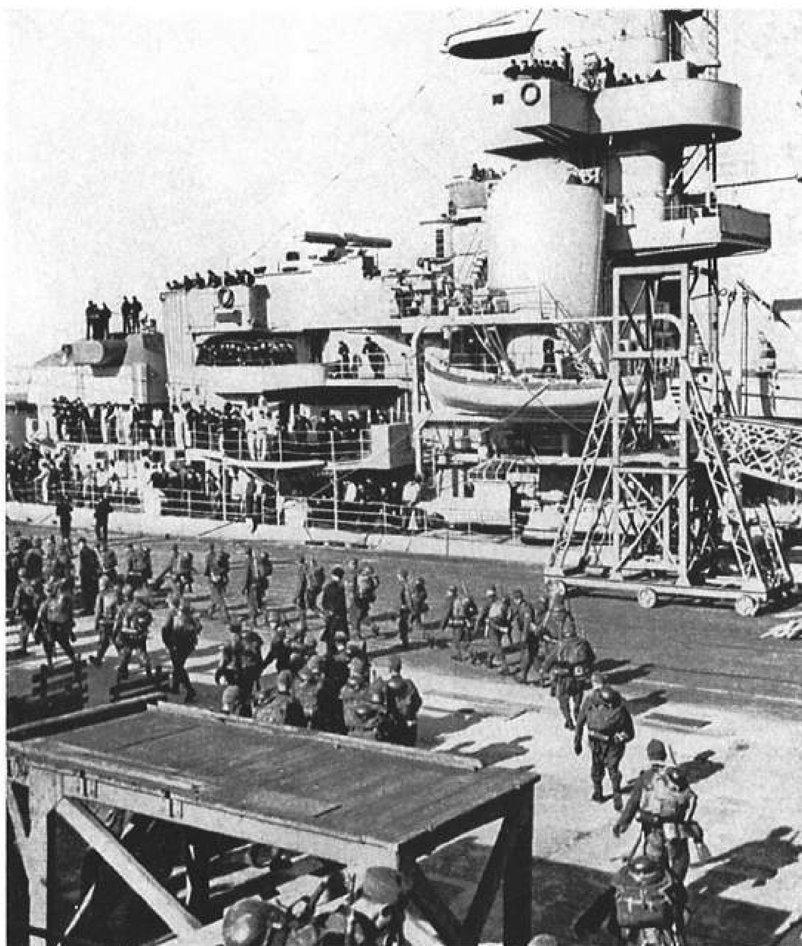


▲ Trzecie zdjęcie z tej serii

▲ *Third photo of this sequence*

▼ Fragment śródokręcia ciężkiego krążownika *Admiral Hipper*. Jak można zauważyć na pierwszym planie, dziobowe wyrzutnie torped mają zainstalowane dodatkowe osłony wykonane z tworzywa sztucznego, chroniące obsługę wyrzutni przed złymi warunkami atmosferycznymi. Prawdopodobnie była to konstrukcja dopiero testowana i zamontowana tylko na lewej burcie / ze zbiorów AJ-Pressu

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper, amidships. Note the plastic shields protecting the torpedo launcher (in the foreground) crews from splashes of water in heavy seas. This was most probably a mere experimental fixture, tested on the left side torpedo station only / AJ-Press coll.*



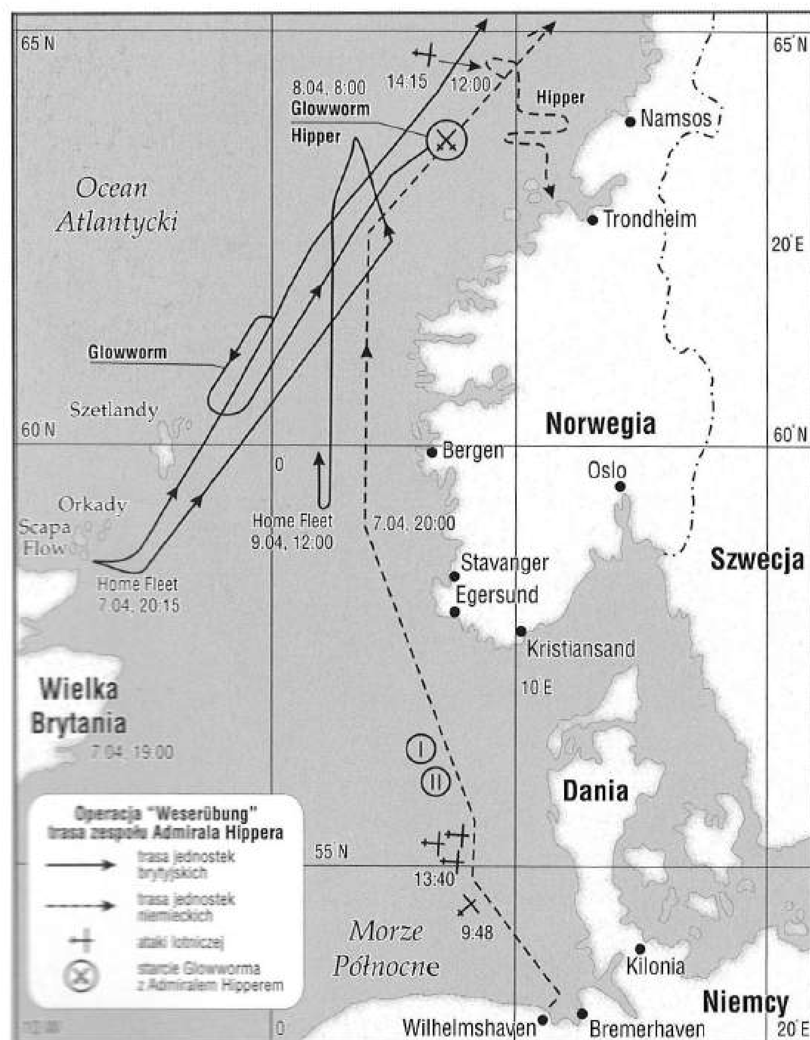


▶ Niemieccy żołnierze na pokładzie *Admirała Hippera* podczas rejsu w stronę Trondheim / ze zbiorów autora

▶ *German mountain rifles bound for Narvik on board of the heavy cruiser Admiral Hipper / Author's coll.*

Ciężki krążownik *Admiral Hipper* został skierowany do Cuxhaven w dniu 9 marca i od następnego dnia rozpoczęto w absolutnej tajemnicy przygotowania do planowanej operacji „Weserübung".

W dniu 6 kwietnia na zacumowany przy nabrzeżu krążownik oraz na towarzyszące mu cztery niszczyciele zaokrętowano żołnierzy z 3. dywizji strzelców alpejskich.



Na *Hipperze* znalazło się 975 oficerów i żołnierzy 138. pułku strzelców alpejskich pod dowództwem płk. Weissa oraz 200 żołnierzy obsługi naziemnej lotnisk i innego personelu technicznego. Na każdy z czterech niszczycieli zaokrętowano po około 200 żołnierzy.

Na okrętach niemieckich zapanowała niebywała ciasnota, ponieważ jednostki te absolutnie nie posiadały pomieszczeń, które choć w przybliżeniu spełniałyby wymagane warunki. Okropne zagęszczenie i duchota, brak świeżego powietrza w połączeniu ze ścisłym zakazem wychodzenia na pokład były bardzo dokuczliwe już w porcie, a co dopiero mówić o długiej morskiej podróży, kiedy do tego wszystkiego na pewno dojdzie choroba morska...

Dnia 6 kwietnia późnym wieczorem zakończono ten niezwykły „załadunek" i o godzinie 22.00 *Admiral Hipper* wyszedł z portu, aby o 23.30 stanąć na kotwicy między latarniowcami *Elbe II* i *Elbe III*. Po północy nadeszły dwa niszczyciele eskorty, krążownik podniósł kotwicę i zespół ruszył na spotkanie z dwoma pancernikami: *Gneisenau* (dowódca kmdr Netzband) i *Scharnhorst* (dowódca kmdr K. Hoffmann) oraz dziesięcioma niszczycielami komandora Bonte, które miały zaatakować Narwik. Dowództwo całości objął wiceadmirał Lütjens, który zastępował chorego dowódcę floty, admirała Marschalla.

Podczas przejścia z Cuxhaven do miejsca spotkania na niszczycielu *Friedrich Eckoldt* nastąpiła awaria w siłowni i okręt musiał zastopować. Dla asysty został przy nim niszczyciel *Theodor Riedel*. Oba okręty dołączyły później do zespołu. Wkrótce po opuszczeniu niemieckich wód terytorialnych zespół wiceadmirała Lütjensa, płynąc z prędkością 22 węzłów, uformował szyk marszowy.

Tego samego dnia o godzinie 9.48 pilot samolotu *Hudson* z Coastal Command porucznik E. Hills, który został wysłany na daleki patrol nad wschodni rejon Morza Północnego, przedzierał się przez chmury, płynące dość nisko nad morzem. Widoczność była raczej marna, a przelotne, silne szkwały deszczowe pogarszały ją jeszcze bardziej. W pewnym momencie na dosłownie kilkadziesiąt sekund deszcz przestał padać i w luce, jaka utworzyła się między chmurami, pilot dostrzegł w dole kilka charakterystycznych sylwetek płynących w szyku okrętów.

Porucznik miał bardzo mało czasu na dokonanie obserwacji, pewien był jednak, że widział co najmniej je-

den większy okręt, prawdopodobnie krążownik i sześć lub siedem mniejszych, najpewniej niszczycieli. Być może w pobliżu, za kurtyną deszczu, płynęły jeszcze jakieś inne okręty, ale porucznik Hills nie miał czasu na dokładniejszą obserwację, dostrzegł bowiem lecącą nad okrętami trójkę niemieckich myśliwców i ratował się przed groźnym dla samotnego samolotu spotkaniem szybką ucieczką w chmury. Zdążył jednak jeszcze dostrzec, że kurs zespołu w dole prowadził prosto na północ.

Natychmiast wysłał meldunek, który brzmiał: „Zespół okrętów nieprzyjacielskich, prawdopodobnie krążownik oraz sześć niszczycieli, 55°30'N, 7°39'E, kurs 360°".

Meldunek ten spowodował, co prawda, wysłanie eskadry bombowców w celu zaatakowania wykrytych niemieckich okrętów, jednakże z niewiadomych bliżej przyczyn informacja nadesłana przez pilota *Hudsona* dotarła do admirała Forbesa dopiero po godzinie 11.20. Być może w sztabie lotnictwa Coastal Command czekano na dokładniejsze informacje, nie chcąc wszczynać alarmu z powodu meldunku, w którym znalazło się słowo „prawdopodobnie".

Równocześnie do Forbesa dotarł, poprzez wywiad i Admiralicję, meldunek, że w nocy z 5 na 6 kwietnia ze Szczecina wyszło w morze kilka statków, na które, jak stwierdzili rezydenci wywiadu brytyjskiego w tym mieście, załadowano sprzęt wojskowy.

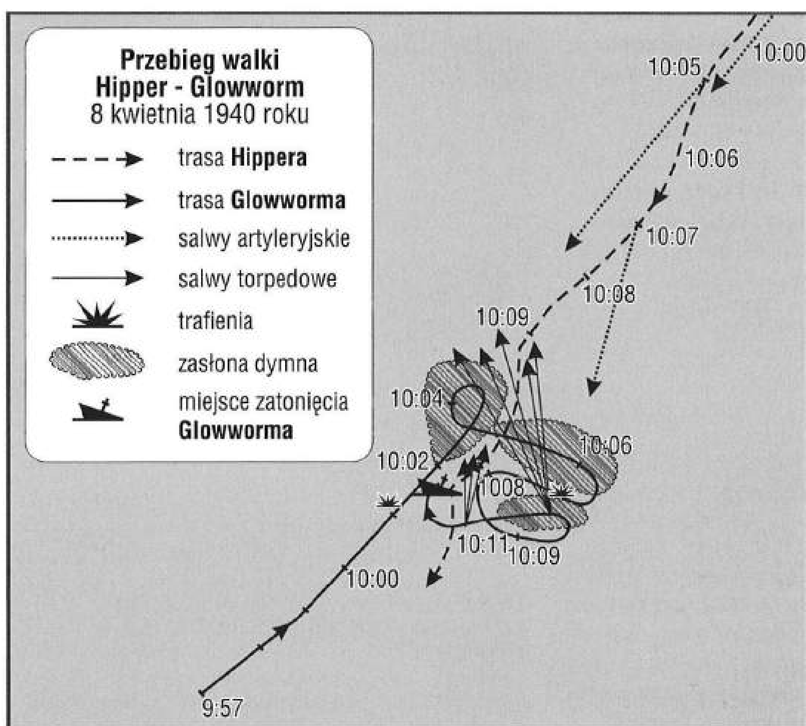
O godzinie 13.15 Admiralicja otrzymała kolejny meldunek, który brzmiał: „Trzy niszczyciele. Pozycja: 56°N, 6°08'E, kurs 180°".

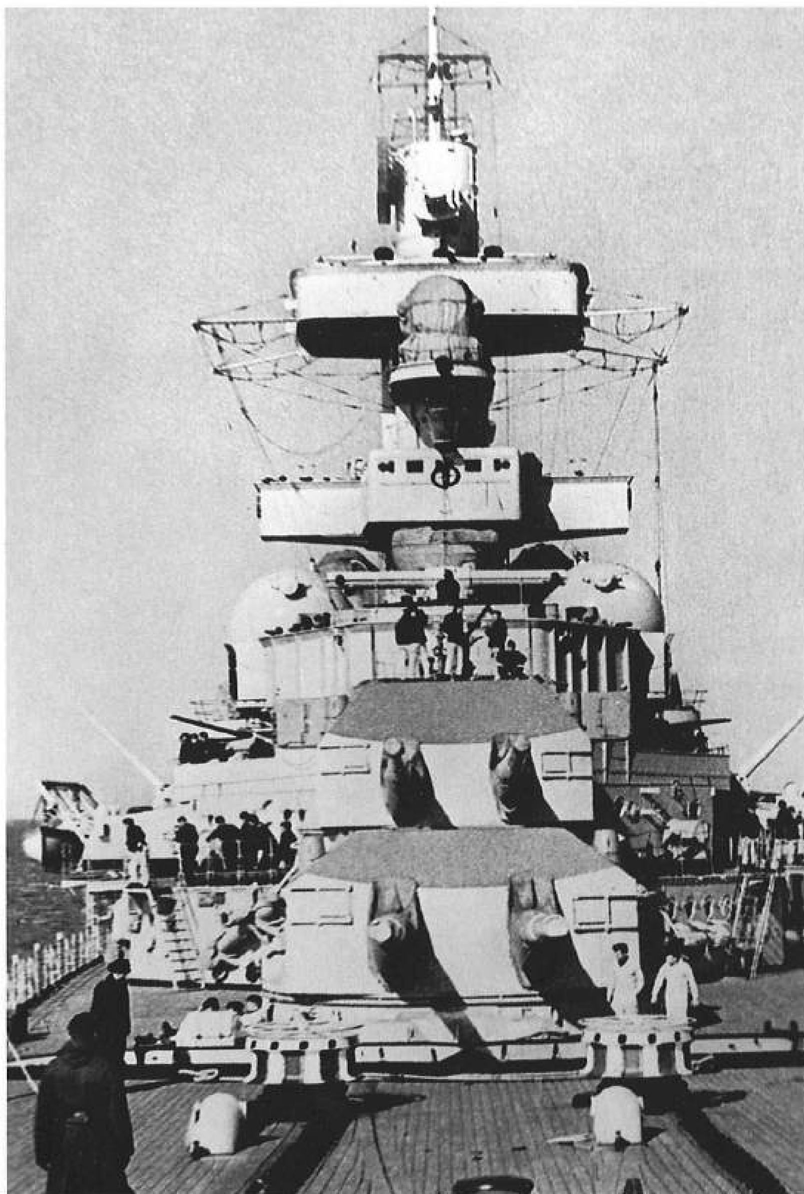
Oba meldunki zostały jednak zlekceważone w Admiralicji, gdzie panowało przekonanie, że jest to pozorowane działanie, mające wprowadzić przeciwnika w błąd i odwrócić uwagę od właściwego celu, jakim było przedarcie się ciężkich okrętów na Atlantyk, aby dokonać tam korsarskiego wypadu na kształt akcji *Grafa Spee*.

Nieomal w przeddzień rozpoczęcia operacji „Weserübung" zdecydowano do osłony wyprawy na Trondheim i Narwik dołączyć do dwóch pancerników dodatkowo pancernik kieszonkowy *Lützow*, jednakże na dzień przed planowanym wyjściem w morze nastąpiło uszkodzenie jednego z silników tego okrętu. Ponieważ usunięcie awarii przewidziano na około dwie doby, ostatecznie *Lützow* miał popłynąć razem z ciężkim krążownikiem *Blücher* do Oslo[9].

W pierwszej fazie rejsu zespół wiceadmirała Lütjensa miały osłaniać samoloty, początkowo myśliwce Messerschmitt Bf 109, a później bombowce Heinkel He 111. Początkowo, jak wspomniano uprzednio, zespół płynął kursem północno-zachodnim, aby po kilku godzinach położyć się na kurs dokładnie północny.

Pogoda zaczęła się psuć i raz po raz przelatywały deszczowe szkwały. Były one nawet na rękę Niemcom, utrudniały bowiem ich ewentualne wykrycie przez brytyjskie samoloty zwiadowcze z drugiej jednak strony uniemożliwiały obserwację nieba. Wskutek tego nikt na

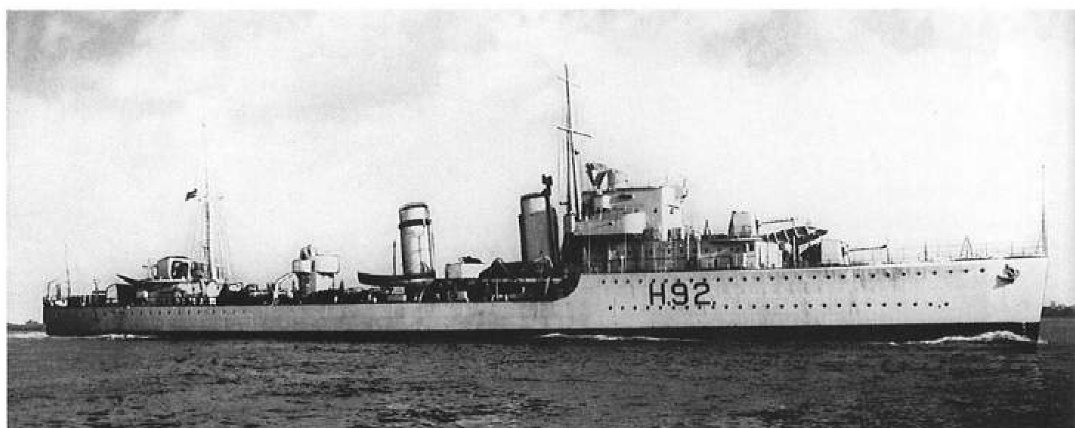




▶ *Admiral Hipper* podczas rejsu w stronę Trondheim / fot. Drüppel, ze zbiorów M. Skwiota

▶ *Admiral Hipper on her way to Trondheim / photo Drüppel, M. Skwiot coll.*

[9] Brennecke J., op. cit., s. 42.



► Niszczyciel brytyjski *Glowworm*, który stanął na drodze niemieckiego zespołu płynącego w stronę Narwiku / fot. P. Vicary, ze zbiorów M. Skwiota

► *British destroyer HMS Glowworm crossed the German naval task force path for Narvik / photo P. Vicary, M. Skwiot coll.*



► Wypływający zza zasłony dymnej brytyjski niszczyciel przygotowujący się od oddania salwy torpedowej. Moment ten został uchwycony przez korespondentów wojennych zaokrętowanych na pokładzie ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* / ze zbiorów CAW

► *British destroyer popping out of the smoke screen and preparing to fire a torpedoes salvo against the German ships. This scene has been captured by the German war correspondents on board the heavy cruiser Admiral Hipper / CAW*



► Zanim jednak *Glowworm* zdążył się schować w zasłonie dymnej, otrzymał dwa trafienia pociskami ciężkiego kalibru. Przez rozdarte blachy poszycia do kadłuba niszczyciela poczęła wlewać się woda. Okręt jednak płynął dalej i zbliżał się do przeciwnika / ze zbiorów CAW

► *Before the Glowworm dissappeared again in his smoke screen, she was hit twice by the heavy cruiser's large caliber guns. Through resulting holes in the outer skin water started to fill the hull. Nevertheless, the gallant ship, though mortally wounded, turned towards the enemy and charged / CAW*

okrętach zespołu desantowego nie dostrzegł samotnego samolotu, który o 9.48 wysłał meldunek. O meldunku tym dowództwo niemieckie dowiedziało się dopiero około godziny 11.30 — z przechwyconej i rozszyfrowanej depeszy.

Tak więc wiceadmirał Lütjens zorientował się, że jego zespół został wykryty i wobec tego zdwojono czujność zarówno na ciężkich okrętach, jak też i 14 niszczycielach (około południa *Friedrich Eckoldt* i *Theodor Riedel* dogoniły pozostałe okręty i zajęły miejsca jako ostatnie w piątej i szóstej kolumnie).

O 13.40 od zachodu nad zespół niemiecki nadleciało na wysokości około 2500 metrów sześć brytyjskich bombowców i przypuściło atak, celując głównie w trzy ciężkie okręty. Z dołu został natychmiast otwarty zmasowany ogień artylerii przeciwlotniczej, jednakże działania obu stron okazały się bezskuteczne. Ani jedna bomba nie trafiła w cel, ani jeden samolot nie został zestrzelony lub choćby uszkodzony. Podobny przebieg miał również następny nalot, który nastąpił w kilkanaście minut po pierwszym.

Po obu nalotach wiceadmirał Günther Lütjens był pewny, że oto ze Scapa Flow wychodzą lub może już wyszły w morze ciężkie okręty Home Fleet i płyną pełną prędkością przeciwko okrętom jego zespołu. Jednakże wiceadmirał mylił się w swoich, skądinąd jak najbardziej logicznych, przewidywaniach i przypuszczeniach, bowiem okręty Home Fleet w tym czasie wciąż jeszcze spokojnie stały na kotwicowisku bazy w Scapa Flow (nawet nie ogłoszono stanu gotowości!), natomiast w Admiralicji tracono czas na jałowe dywagacje...

Zespół niemiecki płynął dalej uprzednim kursem, ze zwiększoną do 27 węzłów prędkością, bowiem prognoza pogody przewidywała na Morzu Północnym, w obszarze między Norwegią i Szetlandami, silny sztorm i Lütjens obawiał się, że zmniejszy to prędkość okrętów, szczególnie niszczycieli. Powodzenie operacji „Weserübung" zależało w głównej mierze od równoczesnego ataku na wszystkie cele oraz od tego, by przeprowadzić go dokładnie o godzinie 5.15.

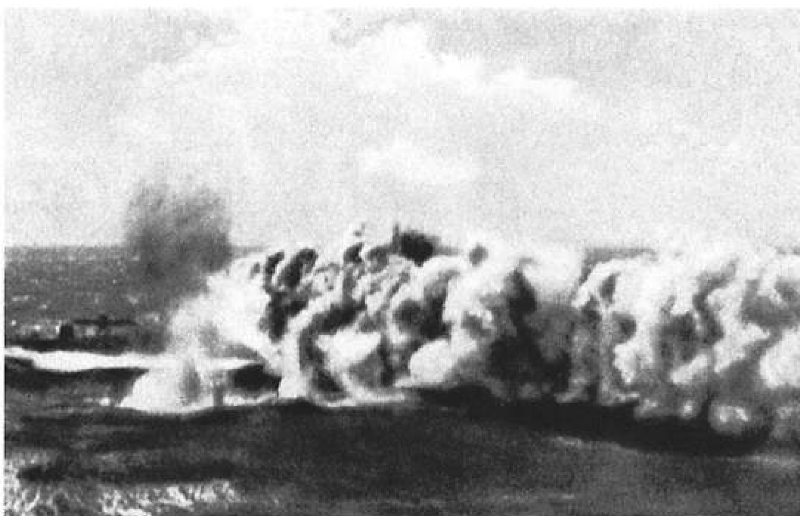
Dnia 7 kwietnia o godzinie 20.00 okręty niemieckie znalazły się na trawersie Scapa Flow, co prawda oddalone o przeszło 200 mil na wschód, i Lütjens wydał rozkaz zmiany kursu na północ. W tym samym czasie na ciężkich okrętach Home Fleet w Scapa Flow dopiero podnoszono ciśnienie pary w kotłach i szykowano się do schodzenia z kotwic. Gdyby pierwszy meldunek porucznika Hillsa dotarł od razu, gdyby w Admiralicji nie zwlekano z podjęciem decyzji, gdyby okręty Home Fleet wyszły natychmiast w morze, to istniałaby szansa, choć może niewielka, przecięcia drogi desantowej armadzie. Ta szansa jednakże została dokładnie zmarnowana i bezpowrotnie zaprzepaszczona.

W niespełna trzy godziny później niemieckie okręty minęły trawers Bergen, który też był celem jednego z desantów, jednakże okręty trzeciego zespołu desantowego miały dopiero za godzinę wyjść z Wilhelmshaven. W tym czasie w Bergen znajdowało się kilkadziesiąt statków alianckich czekających na utworzenie konwoju do Anglii.

Sztorm tymczasem rozszalał się na dobre, co najbardziej odczuły niszczyciele, a przede wszystkim zaokrętowani na nich żołnierze. Po północy na niszczycielu *Bernd von Arnim* nastąpiła awaria jednego z kotłów i okręt pozostał w tyle z powodu zmniejszenia prędkości. Kiedy po usunięciu uszkodzenia okręt doganiał zespół, natknął się przypadkowo na brytyjski niszczyciel *Glowworm*...

Brytyjski niszczyciel *Glowworm* (rok bud. 1935, 1335 t, 4 × 120 mm, 10 wyrzutni torp. 533 mm) pod dowództwem kapitana Geralda Roope'a wyszedł w morze z bazy w Scapa Flow w dniu 5 kwietnia 1940 roku jako jeden z okrętów eskorty pancernika *Renown*, który miał osłaniać planowaną przez brytyjską Admiralicję akcję minowania podejść do niektórych portów neutralnej na razie Norwegii. W czasie sztormu, rankiem 6 kwietnia wypadł za burtę jeden z marynarzy załogi *Glowworma* i okręt zawrócił w poszukiwaniu rozbitka. Gdy po przeszło godzinnych bezowocnych poszukiwaniach kapitan Roope rozkazał powrócić na poprzedni kurs, zarówno *Renown*, jak i jego eskorta oddaliły się znacznie. *Glowworm* utracił z nimi jakikolwiek kontakt i nie mógł go ponownie nawiązać z uwagi na bezwzględny rozkaz zachowania ciszy radiowej w tym rejonie. W tej sytuacji kpt. Roope zdecydował skierować się w pobliże Wysp Szetlandzkich, skąd wolno mu było skontaktować się drogą radiową z bazą na lądzie.

W nocy z 6 na 7 kwietnia kpt. Roope otrzymał rozkaz, który brzmiał: „Dogonić *Renowna* 8.04 godz. 10.00 10°30'E 67°30'N".



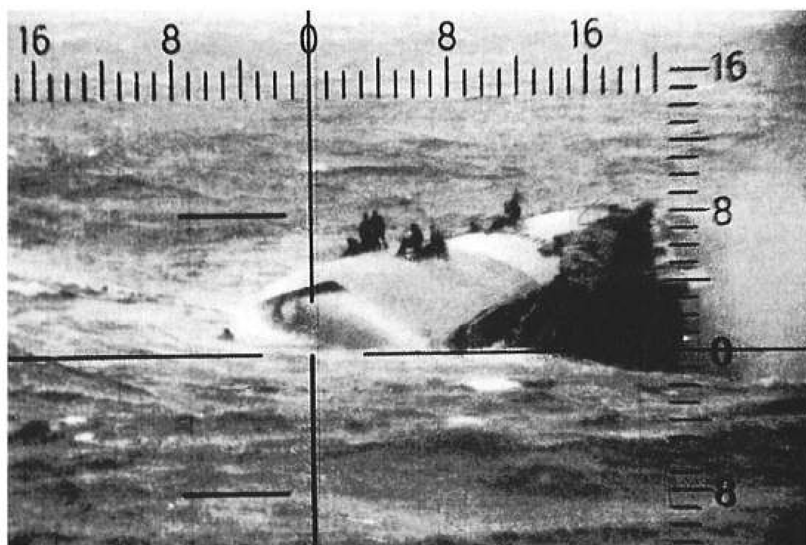
▼ **Zdjęcie przepływającego brytyjskiego niszczyciela, wykonane około godziny 10.07, kiedy to kolejny pocisk z *Hippera* trafił w *Glowworma* i złamał tylny maszt** / ze zbiorów CAW

▼ ***British destroyer passing along the German task force, photographed from the cruiser on 1007 hrs, when another Admiral Hipper's artillery shell hit Glowworm and broken her mainmast* / CAW**



▶ **Ostatnie minuty spowitego kłębami dymu *Glowworma*** / ze zbiorów CAW

▶ ***Last moments of the smoke-clad Glowworm* / CAW**



▲ **Utrzymujący się na wodzie kadłub *Glowworma* sfotografowany przez dalocelownik *Admirala Hippera***
/ ze zbiorów autora

▲ ***Still lingering above the water Glowworm's hulk photographed through Admiral Hipper's range-finder***
/ Author's coll.

▼ **Podejmowanie rozbitków z brytyjskiego niszczyciela na pokład niemieckiego okrętu. Z załogi liczącej 145 ludzi *Hipper* uratował 40 marynarzy, wśród których nich nie było dowódcy *Glowworma*, kapitana Geralda Roope'a**
/ ze zbiorów CAW

▼ ***Survivors of the British destroyer being hoisted to the deck of the German cruiser. Of the Glowworm's ship company of 145, Hipper rescued 40. Glowworm's commander, Lieutenant Geral Roope was not amongst them / CAW***



Rozpoczęła się mozolna pogoń. Mozolna, bo na morzu szalał sztorm, a siła wiatru dochodziła do 10°–11°B. Wieczorem w dniu 7 kwietnia odebrano na sztormującym *Glowwormie* sygnał z dowództwa Home Fleet:

„Do wszystkich okrętów na morzu.
O 13.25 7.04 zaobserwowano dwa pancerniki, krążownik i 14 niszczycieli nieprzyjaciela 56°48'N 6°10'E kurs NE".

Dowódca *Glowworma* natychmiast zarządził stan najwyższego pogotowia. Wczesnym rankiem 8 kwietnia na *Glowwormie* zaobserwowano w odległości 5 mil po prawej burcie obcy niszczyciel. Kpt. Roope ogłosił natychmiast alarm bojowy i kazał wysłać reflektorem zapytanie: „What ship?". Po chwili nadeszła odpowiedź: „Svenska destroyer Goteborg".

Zaskoczony dowódca *Glowworma* już po chwili rozpoznał obcy okręt jako niemiecki niszczyciel typu *Leberecht Maas*, który w tym momencie otworzył ogień ze wszystkich dział. *Glowworm* natychmiast odpowiedział i rozpoczęła się bitwa. Pierwsze pociski obu okrętów nie trafiały w cel. Walka trwała przeszło pół godziny, gdy do pomocy niemieckiemu okrętowi, którym był *Bernd von Arnim*, doszedł bliźniaczy niszczyciel *Hans Lüdemann*. Mimo dwukrotnej przewagi Niemców kpt. Roope walczył dalej, gdy tymczasem, po dalszej godzinie, na polu walki pojawił się ciężki krążownik *Admiral Hipper*. Teraz walka samotnego *Glowworma* stała się beznadziejna, jednak kpt. Roope nie zdecydował się na ucieczkę, która dawaa sporą szansę na powodzenia, lecz postanowił postawić zasłonę dymną i pod jej osłoną zbliżyć się do krążownika na taką odległość, aby można było zaatakować go salwą torpedową.

Zanim jednak *Glowworm* zdążył się schować w dymie stawianej zasłony, dosięgły go dwa pociski ciężkiego kalibru. Padli pierwsi zabici, a do kadłuba niszczyciela przez rozdarte blachy poszycia poczęła wlewać się woda. Okręt jednak pędził dalej i zbliżał się do potężnego przeciwnika. O godzinie 10.07 kolejny pocisk z *Hippera* trafił w *Glowworma*, strzaskał obudowę działa, zabijając całą obsługę i złamał tylny maszt u podstawy. Pociągnięta masztem linka włączyła syrenę, której nieustające wycie podkreślało grozę sytuacji.

O 10.10 kpt. Roope rozkazał odpalić salwę pięciu torped, które jednak chybiły. Z drugiej, niemal natychmiast wystrzelonej salwy wyrzutnie opuściły tylko trzy torpedy: dwie utknęły w tubach. I znowu *Hipper* pozostał nietknięty! W tej sytuacji kpt. Roope podjął samobójczą decyzję taranowania przeciwnika — jednak stosunkowo niewielki niszczyciel nie mógł zbyt poważnie uszkodzić opancerzonego okrętu...

Taki był koniec *Glowworma*. Z załogi liczącej 145 ludzi *Hipper* uratował jedynie 40. Wśród nich nie było kapitana Geralda Roope'a.

Po zatopieniu *Glowworma* i wzięciu na pokład uratowanych rozbitków *Hipper* z towarzyszącymi mu niszczycielami położył się na poprzedni kurs. Podczas porannej walki zespół komandora Heye pozostał dość daleko w tyle za dwoma pancernikami i niszczycielami komandora Bonte, które spieszyły do Narwiku.

O godzinie 12.15, gdy *Hipper* przekroczył 64°30' szerokości północnej, skręcił na północny zachód i znacznie zmniejszył prędkość, odchodząc od utartych szlaków morskich nieco w głąb Morza Północnego. Do rozpoczęcia desantu na Trondheim pozostało jeszcze 12 go-

Pozycje niemieckich i brytyjskich sił morskich
8 kwietnia 1940 roku, godzina 18:00

Zespoły okrętów niemieckich

1 – **Gneisenau**, **Scharnhorst** + 10 niszczycieli
2 – **Hipper** + 4 niszczyciele
3 – **Blücher**, **Lützow**, **Emden** + 3 torpedowce
4 – **Köln**, **Königsberg** + 2 torpedowce + 2 ścigacze
5 – **Karlsruhe** + 2 torpedowce + 2 ścigacze

Zespoły okrętów bytyjskich

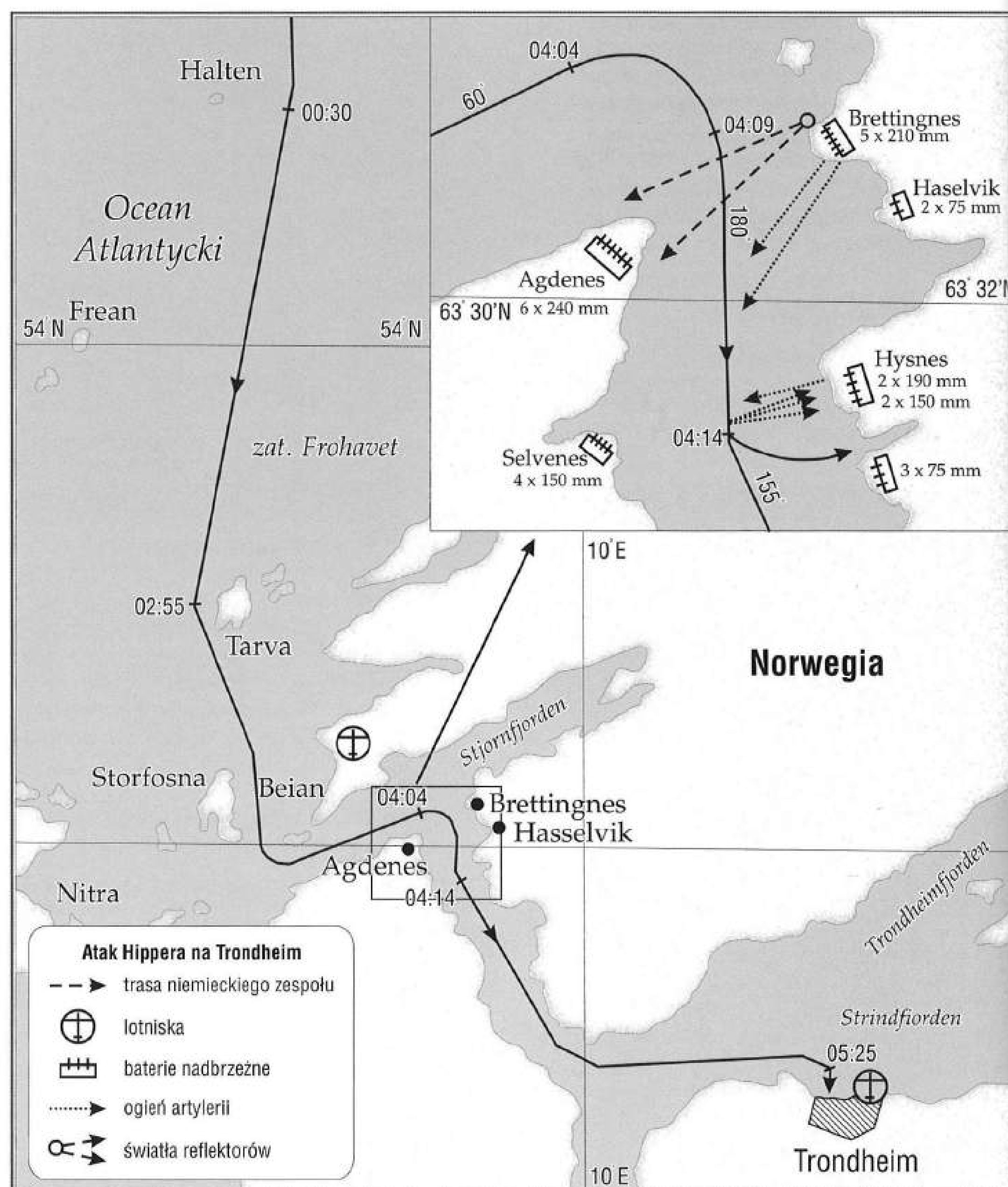
6 – **Renown** + 1 niszczyciel
7 – 8 niszczycieli
8 – **Repulse** + krążownik + 4 niszczyciele
9 – **Rodney**, **Valiant** + krążownik + 6 niszczycieli
10 – 2 krążowniki
11 – 2 krążowniki + 15 niszczycieli
12 – 4 krążowniki

Lofoty
Narwik
Trondheim
Norwegia
Szwecja
Szetlandy
Bergen
Oslo
Scapa Flow
Orkady
Stavanger
Egersund
Kristiansand
Szkocja
Morze Północne
Dania
68°
66°
64°
62°
60°
58°
56°
0°
5°E
10°
15°
20°



▼ *Admiral Hipper* wpływający do Trondheimsfiordu w osłonie niszczyciela / ze zbiorów AJ-Pressu

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper puting into Trondheimsfjord escorted by a German destroyer / AJ-Press*



dzin i komandor Heye czekał na nocne ciemności, aby podejść do pozycji wyjściowej do porannego ataku.

Niemcy zdawali sobie sprawę, że w chwili rozpoczęcia walki *Glowworm* wysłał wiadomość o tym fakcie do Admiralicji, podając zarówno swoją pozycję, jak i rodzaj okrętów przeciwnika (w tym przypadku ciężki krążownik i dwa niszczyciele). Nie było zatem trudno domyśleć się, że obecnie w pobliżu prawdopodobnie znajdują się ciężkie okręty Home Fleet.

Przypuszczenia strony niemieckiej zostały potwierdzone o godzinie 13.48, gdy pilot samolotu dalekiego zwiadu, łodzi latającej Dornier Do 26, zameldował o dostrzeżeniu w odległości 140 mil morskich na zachód od portu i fiordu Molde dwóch okrętów liniowych, jednego ciężkiego krążownika i sześciu niszczycieli płynących z prędkością około 20 węzłów kursem północnym.

Były to najprawdopodobniej pancerniki *Repulse* i *Rodney*, krążownik *Birmingham* i niszczyciele drugiej flotylli. Home Fleet nareszcie się obudziła, na razie jednak wykryty zespół brytyjski dzieliła od *Hippera* odległość przeszło 200 mil, a od *Scharnhorsta*, *Gneisenau* i niszczycieli komandora Bonte przeszło 250 mil morskich. Poza tym na korzyść Niemców przemawiał fakt, że dzięki meldunkowi Do 26 znali oni położenie i siły przeciwnika, natomiast Admiralicja brytyjska posiadała jedynie informację o *Hipperze*.

Dzień 8 kwietnia obfitował w ważne wydarzenia... O świcie tego poniedziałku minowe niszczyciele brytyjskie postawiły, zgodnie z zapowiedzią, zagrodę minową na wodach fiordu Vest, wiodącego ku Narwikowi.

Po otrzymaniu sygnału z *Glowworma* wiceadmirał Whitworth, który znajdował się na pokładzie pancernika *Renown*, osłaniającego operację „Wilfred" na północy Norwegii, początkowo skierował się na południe, mając nadzieję przecięcia drogi niemieckim okrętom. W dalszym ciągu przypuszczał on, że Niemcy chcą przedrzeć się na Atlantyk, a jedną z dwóch możliwych tras był szlak wodny wiodący ponad Irlandią i dalej przez Cieśninę Duńską, między Islandią i Grenlandią.

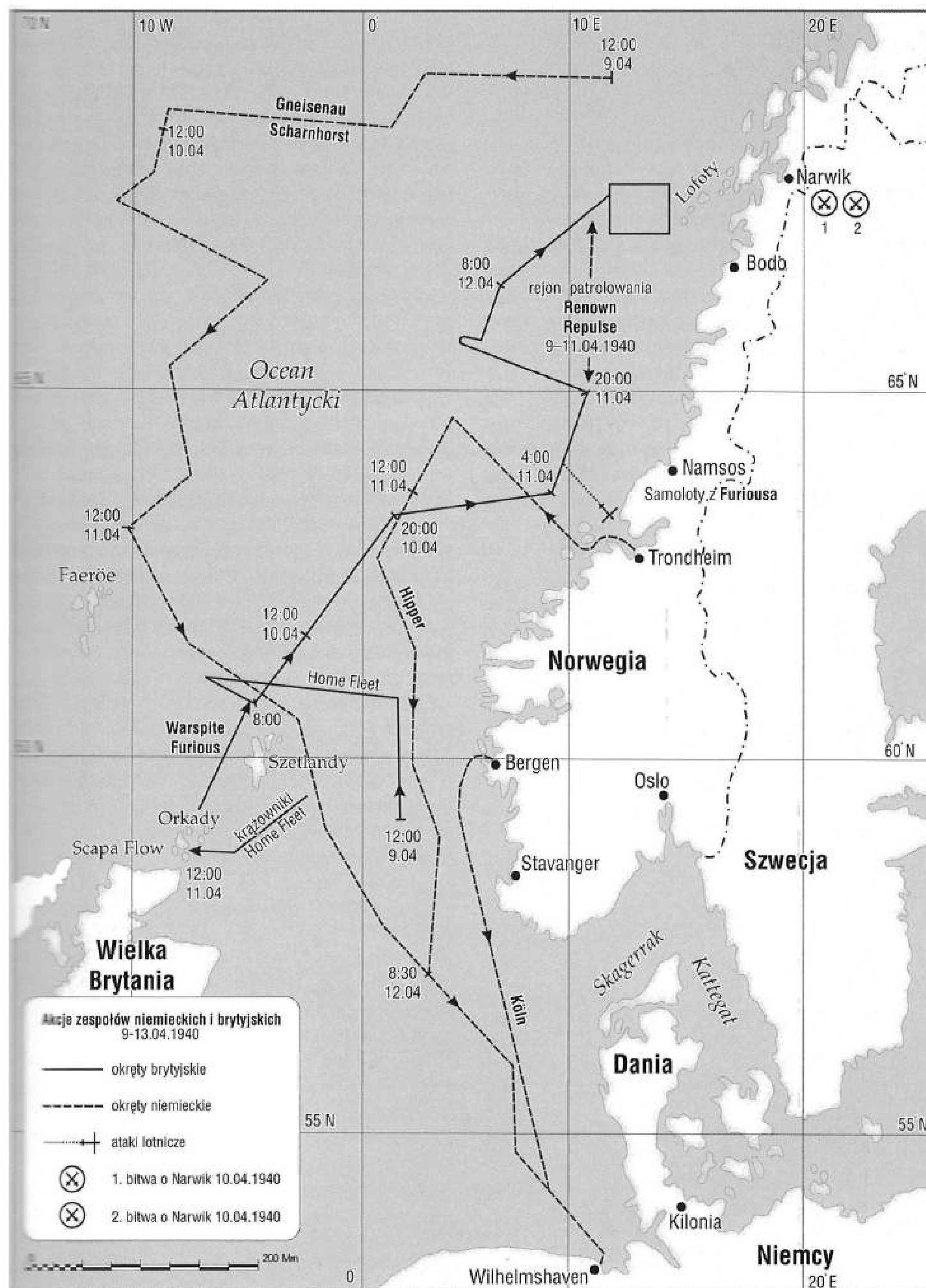
Gdy do Whitwortha doszły kolejne informacje z Admiralicji, w których przyjęto wersję, że celem niemieckiego wypadu prawdopodobnie jest atak na Narwik, *Renown* pozostał wraz z niszczycielami u wejścia do fiordu Vest.

Pozycje poszczególnych zespołów okrętów przedstawiono na mapce na str. 23. Należy dodać, że zarówno po południu 8 kwietnia, jak i w nocy z 8 na 9 kwietnia, w północnej części Morza Norweskiego szalał silny sztorm z kierunku północno-zachodniego.

Brytyjska łódź latająca *Sunderland* patrolowała środkowy rejon Morza Norweskiego w pobliżu 65° szerokości północnej, gdzie w dniu 8 kwietnia panowała zdecydowanie zła pogoda. Pilot *Sunderlanda* otrzymał już informację o sygnale, wysłanym przez ginącego *Glowworma* i cała załoga łodzi latającej wypatrywała niemieckich okrętów na burzliwym morzu. Mijały jedna kwadranse i godziny nudnego patrolu i zbliżał się czas, kiedy łódź latająca musiała zawrócić do bazy. Nagle, o 14.15 dostrzeżono w dole kilka sylwetek okrętów sztormujących pod wiatr i falę. Natychmiast został wysłany meldunek: „Jeden pancernik — dwa krążowniki — dwa niszczyciele. Pozycja 64°30'N — 8°45'E — kurs NW".

Po otrzymaniu takiego meldunku w Admiralicji zapanowała konsternacja. Kurs północno-zachodni sugerował najwyraźniej, że zespół niemiecki kierował się w rejon na północ od Islandii. A więc jednak celem jest Atlantyk?

Wskutek meldunku z *Sunderlanda* zespół brytyjski złożony z pancernika *Repulse*, krążownika *Penelope* oraz czterech niszczycieli, płynący dotąd kursem północno-wschodnim, otrzymał rozkaz zmiany kursu na północ-



Unbemerkt Signale.
Auf Anruf: British HMS Revenge
Auf Aufforderung z. Stoppen: 1) Please repeat last signal
2) ~~[illegible]~~ Impossible to understand your signal.
bei Stoppsignal: Stop firing. British ship
Good friend.
bei Frage nach Ziel u. Grund: Going for ~~[illegible]~~
Trondheim. ~~Repair slight damage~~
Chasing
~~Ordered to~~ take German
steamer.

▲ Oryginalne notatki okrętowe dotyczące wymiany sygnałów świetlnych z Norwegami 9 kwietnia 1940 roku o godzinie 4:04 / Brennecke J., op. cit., s. 80

▲ *Original heavy cruiser Admiral Hipper log-book page with notes concering the exchange of light signals with Norwegians on April 9, 1940 at 0404 hrs / Brennecke J., op. cit., p. 80*

no-zachodni, aby w ten sposób przeciąć drogę zaobserwowanemu zespołowi niemieckich okrętów.

Pilot *Sunderlanda* popełnił błąd przy rozpoznaniu zespołu niemieckiego, był to bowiem w rzeczywistości *Hipper* w asyście czterech niszczycieli. Okręty te istotnie płynęły o 14.15 kursem północno-zachodnim, ponieważ musiały odczekać czas jakiś, aby dopiero po północy zbliżyć się do podejścia do Trondheim.

Zaledwie w pół godziny po wykryciu przez brytyjską łódź latającą *Hipper* i niszczyciele wykonały zwrot o 120° i niemiecki zespół położył się na kurs 90°, wiodący ku brzegom Norwegii. Kurs północno-zachodni, jakim płynął teraz *Repulse*, oddalał okręty brytyjskie od *Hippera*, od którego dzieliła je o godzinie 14.15 odległość zaledwie około 90 mil…

Desant *Hippera* w Trondheim

Po zatopieniu *Glowworma* i wydobyciu z wody 40 rozbitków z brytyjskiego niszczyciela niemiecki ciężki krążownik i towarzyszące mu dwa niszczyciele położyły się na poprzedni kurs, wiodący w stronę fiordu Vest.

Kursem tym, wynoszącym 45°, krążownik niemiecki płynął jeszcze przez przeszło dwie godziny, doganiając zespół wiceadmirała Lütjensa, razem z którym przebywały niszczyciele mające brać udział w desancie na Trondheim. Były to, jak uprzednio wspomniano: *Paul Jacobi*, *Theodor Riedel*, *Bruno Heinemann* oraz *Friedrich Eckoldt*.

Admiral Hipper — uszkodzony dość poważnie przez *Glowworma* w czasie porannej dramatycznej walki — płynął więc początkowo na północ, mimo że dawno minął już trawers Trondheimu. Wiceadmirał Lütjens uważał jednak, że dla zmylenia Brytyjczyków należało płynąć jak najdalej na północ, nie zdradzając tym samym, że Trondheim jest celem desantu.

Czasu było jeszcze sporo, bowiem plan operacji „Weserübung" przewidywał, że godziną Wezery była 5.15. Po dogonieniu zespołu Lütjensa do *Hippera* dołączyły cztery niszczyciele i o godzinie 12.00 wszystkie pięć okrętów zmieniło dotychczasowy kurs na 270°, oddalając się tym samym od brzegów Norwegii.

Manewr ten istotnie wprowadził w błąd stronę brytyjską, wskutek czego *Repulse* i towarzyszące mu okręty ruszyły niepotrzebnie w głąb Morza Norweskiego, oddalając się z każdą minutą od obu niemieckich zespołów, a jednocześnie niejako otwierając *Hipperowi* wolną drogę do Trondheim, ponieważ główne siły Home Fleet również skręciły na północny zachód, jak przedstawiono na mapce na str. 18.

Jak już wspomniano, *Hipper* z niszczycielami wkrótce po wykryciu przez *Sunderlanda* zrobił zwrot i zygzakując, zbliżał się powoli do celu swego zadania — do Trondheim.

Trondheim leży w głębi krętego fiordu i wejście do portu nie jest proste. Najgroźniejszym dla atakujących był przesmyk w miejscu, gdzie Trondheimfjorden łączy się ze Stjörnfjorden. Tor wodny skręca tam pod kątem 120°, a odległość między obu skalistymi brzegami wynosi zaledwie nieco ponad 2000 metrów.

Po obu stronach tego wąskiego i krętego przesmyku Norwegowie zamontowali w kilku punktach baterie dział (największe kalibru 210 mm w Brettingnes i Hysnes) oraz stacje bardzo silnych reflektorów. Tak więc każda jednostka płynąca do Trondheim musiała przedefilować przed lufami dział na długości kilku mil morskich.

Nic więc dziwnego, że wobec takich trudności Niemcy oparli się w swych planach desantu w Trondheim na fortelu — *Admiral Hipper* miał podawać się za okręt brytyjski. Jako kamuflaż posłużyło pewne podobieństwo nie-



▶ *Admiral Hipper* zakotwiczony w fiordzie Trondheim. Można zauważyć znaki po pojedynku z brytyjskim niszczycielem *Glowworm* — uszkodzona prawoburtowa wyrzutnia torpedowa oraz ślady na prawej burcie po próbie taranowania jednostki / ze zbiorów CAW

▶ *Heavy cruiser Admiral Hipper anchored in the Trondheimsfjord. Note scars from a duel with HMS Glowworm — damaged right side torpedo launcher and marks left by the attempted ramming / CAW*

mieckiego ciężkiego krążownika do brytyjskiego okrętu liniowego *Revenge*.

Revenge posiadał również cztery podwójne wieże działowe i jeden komin z dość charakterystyczną owiewką, nieco podobną do tej, która była zainstalowana na *Hipperze*.

Metoda podszywania się pod okręt innej bandery nie była czymś nowym w dziejach niemieckiej Marynarki Wojennej. Pomijając akcje niemieckich krążowników pomocniczych, czyli tzw. „rajderów"[10], pancernik *Admiral Graf Spee* nie tylko podawał się za okręt francuski, ale jeszcze stosował dodatkowy kamuflaż w postaci np. drewnianej atrapy trzeciej wieży działowej itp.

Przygotowany podstęp miał na celu zyskanie na czasie, podczas którego można było przedefilować tuż przed lufami norweskich nabrzeżnych baterii ciężkich dział broniących dojścia do Trondheim. Biorąc pod uwagę z jednej strony prędkość krążownika i niszczycieli, z drugiej zaś ukształtowanie fiordu na wejściu do Trondheim, ważne było każde kilkadziesiąt sekund. Czas przebycia niebezpiecznego odcinka przewidywano na około 7–8 minut.

Wczesnym popołudniem 8 kwietnia na krążowniku *Admiral Hipper* dostrzeżono lecący na niezbyt wielkiej wysokości wodnosamolot, w którym rozpoznano brytyjski Short *Sunderland*. Natychmiast odezwały się działa przeciwlotnicze, pod ogniem których wodnosamolot szybko się oddalił[11].

Wkrótce potem radiooficer niemieckiego okrętu przechwycił depeszę brytyjską donoszącą o zaobserwowaniu zespołu okrętów płynących kursem północno-zachodnim!

Komandor Heye ucieszył się, czytając brytyjską depeszę i w jakiś czas później wydał rozkaz zmiany dotychczasowego kursu 315° na 90°, czyli prosto na wschód!

O godzinie 17.00 *Admiral Hipper* zmniejszył znacznie prędkość i po raz kolejny zmienił kurs, tym razem na południowy, dokładnie w stronę wejścia do Trondheim. Komandor Heye liczył na to, że zła widoczność i zbliżający się zmrok pozwolą mu niezauważenie podejść do celu wyprawy.

Po godzinie komandor Heye kazał jeszcze bardziej zmniejszyć prędkość i cały zespół desantowy począł krążyć po morzu w niewielkiej odległości od obszaru morskiego oznaczonego na mapach nawigacyjnych nazwą Frohavet. Stamtąd, wzdłuż wysepek Tarva i Storfosna, wiodła droga do Stjörnfjorden i dalej do Trondheim.

O 18.50 z katapulty krążownika wystrzelono samolot. Jego pilot, porucznik Polzin, otrzymał bardzo trudne i niebezpieczne zadanie. Miał on lecieć w kierunku niezbyt odległych norweskich wybrzeży i zbadać, przy zapadającym zmroku, czy w pobliżu nie znajdują się jakieś brytyjskie okręty. Po nadaniu informacji przez radio powinien wodować w jakimś ustronnym fiordzie, aby przeczekać noc. W wypadku zatrzymania przez Norwegów otrzymał rozkaz udawania awarii wodnopłatowca.

W jakiś czas po starcie samolotu komandor Heye otrzymał uspokajającą wiadomość: „Frohavet i sektory zachodnie są wolne od nieprzyjaciela". Jak na razie więc operacja „Weserübung" rozwijała się zgodnie z planem i wydawało się, że nawet walka z *Glowwormem* nie wpłynęła na dekonspirację niemieckich planów, podobnie zresztą jak kilka kontaktów brytyjskiego lotnictwa, które miały miejsce w ciągu ostatnich dwóch dni. Zarówno komandor Heye, jak i wiceadmirał Lütjens byli zadowoleni z tego faktu, lecz jednocześnie niebywale zdziwieni brakiem jakiejkolwiek kontrakcji ze strony brytyjskiej. Każda mijająca godzina działała bowiem na korzyść Niemców.

Tymczasem zapadła ciemna noc, co bardzo sprzyjało niemieckim planom — lecz równocześnie znacznie utrudniało nawigację, szczególnie że wybrzeża norweskie są najeżone skalistymi pułapkami. O 21.13 ogłoszono na krążowniku i towarzyszących mu niszczycielach pogotowie bojowe i zespół niemiecki skierował się w stronę Frohavet. Rozpoczął się ostatni akt wyprawy ciężkiego krążownika, której finałem miało być zdobycie Trondheim.

30 minut po północy całkowicie zaciemnione okręty minęły wysepkę Holten, na której znajdowała się stacja pilotów wprowadzających statki do Trondheim. Komandor Heye nie mógł jednak oczywiście korzystać z ich usług i zdany był jedynie na swoich nawigatorów. O godzinie 2.55 *Admiral Hipper* i niszczyciele minęły trawers latarni Flesa na wysepce Tarva, która wyznaczała tor wodny do Trondheim. Pół godziny później nadeszła z Niemiec wielce niekorzystna dla niemieckich okrętów wiadomość, że Norwegia wygasza wszelkie światła nawigacyjne. Na całym swoim wybrzeżu!

I rzeczywiście — przed dziobami niemieckich okrętów zniknęły nagle światła, dotychczas wytyczające kurs. Odtąd niemieccy nawigatorzy zdani byli wyłącznie na własne umiejętności, mapy i na… szczęście. Na domiar złego tuż po minięciu latarni na krążowniku nastąpiła awaria prawoburtowej turbiny — i *Admiral Hipper* przez kilkanaście minut musiał płynąć ze znacząco zmniejszoną prędkością.

Mijając trawers Beian, obserwatorzy zauważyli ciemną sylwetkę niewielkiej jednostki. Był to najprawdopodobniej norweski okręt strażniczy, jednak nikt na nim nie zauważył płynącej nieopodal, niewidocznej na tle ciemnych brzegów, całkowicie zaciemnionej, groźnej eskadry.

[10] Działalność niemieckich „rajderów" w czasie II Wojny Światowej została szeroko opisana w książce A. Perepeczki pt. *Konie trojańskie III Rzeszy*, Warszawa 1996.

[11] Niektóre źródła niemieckie (Brennecke J., *Eismeer, Atlantik, Ostsee*, Jugendheim 1963, s. 74-75) podają, że wodnosamolot został zestrzelony, co jednak nie znajduje potwierdzenia w innych źródłach, zarówno niemieckich, jak i brytyjskich.



▼ **Niemieccy żołnierze opuszczający pokłady okrętów. W tle widoczny jest ciężki krążownik *Admiral Hipper*. Zdjęcie zostało wykonane po dotarciu okrętów do celu operacji, o czym świadczą ślady po niedawnym pojedynku z brytyjskim niszczycielem** / ze zbiorów autora

▼ ***German soldiers debarking from their ships. Scars visible on heavy cruiser Admiral Hipper's side, serving as a backdrop for the troops acknowledge that this photo was really made at their destination point* / Author's coll.**

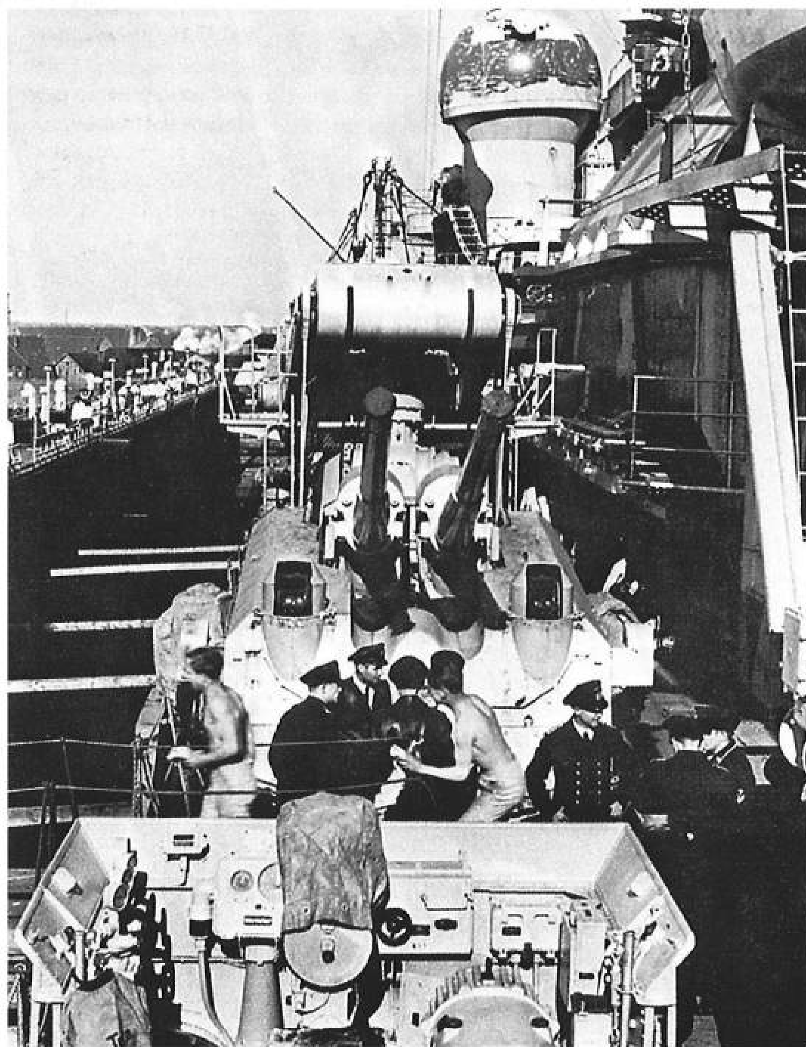
W kilkanaście minut później komandor Heye wydał rozkaz zapalenia wszystkich normalnych świateł nawigacyjnych i pozycyjnych. Zdawał sobie bowiem sprawę, że pojawienie się pogrążonych w ciemnościach okrętów od razu zdradzi ich rzeczywisty charakter. A oświetlone miały szansę — co prawda minimalną — udawania przyjaznej Norwegom eskadry brytyjskich jednostek.

Komandor Heye pamiętał, że w Brettingnes znajdowała się bateria silnych reflektorów, a tuż obok baterie dział kalibru 210 milimetrów, wstrzelonych zapewne doskonale w tak nieodległy cel, jaki mogą stanowić *Hipper* i niszczyciele. Dodatkowo sytuację napastników utrudniał fakt, że tuż przed przesmykiem najeżonym reflektorami i działami należało wykonać ostry zwrot w prawo, pod kątem 120°.

O godzinie 4.04 na niemieckich okrętach zapłonęły światła pozycyjne. W chwilę później z lądu, z miejsca, gdzie powinna znajdować się bateria dział, błysnął świetlny sygnał zapytania: „Kim jesteście?". „British HMS *Revenge*" — Heye kazał nadać ten sygnał małą ręczną lampą sygnałową, licząc na to, że jego odpowiedź nie będzie dokładnie i szybko odczytana na brzegu.

▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany w pływającym doku podczas napraw uszkodzeń odniesionych podczas operacji „Weserübung Nord" / ze zbiorów S. Breyera

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper in floating dock, licking up the wounds suffered during the Operation Weserübung Nord / S. Breyer coll.*



Dalsza wymiana sygnałów potoczyła się dokładnie według przygotowanego przez Niemców scenariusza. Na odpowiedź, a właściwie kolejne zapytanie z lądu, Niemcy odpowiedzieli: „Please, repeat last signal" (Proszę powtórzyć ostatni sygnał). Po powtórzeniu przez Norwegów wysłano ponownie: „Impossible to understand your signal" (Wasz sygnał jest niemożliwy do zrozumienia).

Sygnalista niemiecki nadawał specjalnie wolno i starannie niewielkim, słabym reflektorkiem, a tymczasem *Hipper* i niszczyciele płynęły coraz dalej w głąb ciasnego wejścia do Trondheim. Mijały drogocenne sekundy, układały się w minuty, a norweskie działa nabrzeżne wciąż jeszcze milczały. Tymczasem niemieckie okręty defilowały w oślepiającym świetle silnych reflektorów zainstalowanych na przylądku Brettingnes.

W centrali artyleryjskiej *Hippera* ustalano bezustannie namiary na najsilniejszą baterię pięciu dział o kalibrze 210 mm. Porucznik Lerchen, dowódca rufowych wież działowych „Cäsar" i „Dora", gotów był w każdym momencie do otwarcia ognia z dział prawie tego samego kalibru co działa baterii Brettingnes.

Na kolejne pytanie z lądu o cel wejścia do Trondheim z krążownika odpowiedziano: „Going for Trondheim stop chasing German steamer" (wchodzę do Trondheim w pościgu za niemieckim parowcem). Komandor Heye tym sygnałem nawiązał do akcji sprzed dwóch niespełna miesięcy, gdy brytyjski niszczyciel *Cossack* naruszył norweskie wody terytorialne w pościgu za *Altmarkiem*, statkiem-więzieniem.

Widocznie jednak Norwegowie nie byli aż tak naiwni, jak na to liczyli Niemcy i z jednej z nabrzeżnych baterii padł ostrzegawczy strzał z działa mniejszego kalibru. Artylerzyści byli dobrze wstrzelani, bo pocisk padł tuż przed dziobem płynącego na czele *Hippera*.

Komandor Heye próbował jeszcze utargować choć kilka cennych sekund i rozkazał nadać: „Stop firing. British ship. Good friend". (Wstrzymać ogień. Okręt brytyjski. Dobry przyjaciel.)[12]

W odpowiedzi bateria ciężkich dział w Brettingnes wystrzeliła pierwszą salwę. Trzy pociski kalibru 210 mm obramowały niemiecki niszczyciel, ale wszystkie były niecelne. „Wieże 'Cäsar' i 'Dora' ognia!" — padł rozkaz. Dwie celne salwy ciężkich pocisków niemieckich wystarczyły, by baterie norweskie ucichły. Zresztą *Hipper* i tak wyszedł już z zasięgu dział baterii w Brettingnes. A po kilku dalszych minutach niemiecki krążownik płynący kursem 155° znikł również z pola ostrzału baterii w Hysnes.

Komandor Heye odesłał trzy niszczyciele z 600 żołnierzami na pokładach do odnogi małego fiordu leżącej na południe od baterii Hysnes, a na północ od najsłabszej baterii 3 × 75 mm, będącej skrajną i ostatnią baterią nabrzeżną mającą bronić dostępu do Trondheim. Droga do tego portu stała przed Niemcami otworem!

Trzy niszczyciele niemieckie dobiły do brzegu, na ląd wysypali się strzelcy alpejscy, którzy bez trudu pokonali skaliste granie oddzielające miejsce ich lądowania od stanowisk baterii nabrzeżnych i zaatakowali nabrzeżne forty i umocnienia oraz baterie dział. Co prawda, Niemcom udało się przejść bez strat i wysadzić desant w Trondheim, tak długo jednak, jak Norwegowie trzymali się wzdłuż wąskiego przesmyku (w Brettingnes, Hasselvik, Hysnes po wschodniej stronie oraz w Agdenes i Selvenes po zachodniej), zarówno *Admiral Hipper*, jak i cztery niszczyciele były zablokowane na wodach fiordu Strind, na brzegach którego leży Trondheim.

[12] Treść sygnałów wg. Brennecke J., op. cit. s. 80.

Strzelcy alpejscy zdobyli wszystkie nabrzeżne umocnienia dopiero w dniu 11 kwietnia, po dwóch dniach zaciekłych walk.

Z czterech statków zaopatrzeniowych, które jako „konie trojańskie" miały znaleźć się w Trondheim, żaden nie zdołał dojść przed „dniem Wezery" do celu. *Levante* wszedł do Trondheim dopiero 13 kwietnia. *Sao Paolo* w czasie rejsu w dniu 7 kwietnia wszedł na skały. Ściągnięty 8 kwietnia przez norweskie holowniki, otrzymał od kierownictwa Marynarki Wojennej (Seekriegsleitung) polecenie udania się do Bergen zamiast do Trondheim. Jednakże w dniu 10 kwietnia wszedł na minę koło portu przeznaczenia i zatonął. Trzeci ze statków, *Main*, został zatrzymany w dniu 9 kwietnia w morzu przez norweski torpedowiec *Draug* i jako pryz podążał do Anglii, jednakże w drodze niemieckiej załodze udało się dokonać samozatopienia. Zbiornikowiec *Skagerrak* natknął się 14 kwietnia u wybrzeży norweskich na brytyjski krążownik i — po otrzymaniu pod groźbą użycia dział rozkazu zastopowania — dokonał samozatopienia z bezcennym ładunkiem paliwa.

Wyładunek zarówno oddziałów strzelców górskich, jak też przywiezionego na pokładzie ciężkiego krążownika oraz niszczycieli wojskowego sprzętu, został zakończony wieczorem 9 kwietnia. Pierwszy punkt operacji „Weserübung" w rejonie Trondheim został zakończony i uwieńczony sukcesem. Jednak przed komandorem Heye stanęło bardzo ważne pytanie: „co dalej?", bowiem sytuacja jego zespołu była bardzo skomplikowana i przyszłość nie przedstawiała się optymistycznie...

Jak uprzednio wspomniano, do Trondheim nie dotarły statki z zaopatrzeniem i, co najgorsze, nie przybył również zbiornikowiec *Skagerrak*. Jednym z najważniejszych problemów było bardzo duże zużycie paliwa przez ciężki krążownik. W jego zbiornikach znajdowało się zaledwie tyle oleju napędowego, aby dotrzeć najprostszym kursem do Niemiec. Taka sytuacja paliwowa była zarówno efektem uszkodzenia przez *Glowworma* aż siedmiu zbiorników paliwa, jak też i dużym zużyciem, szczególnie przy większych prędkościach. Wybiegając w przód, należy stwierdzić, że owo duże zużycie paliwa stało się głównym mankamentem ciężkiego krążownika, w drastyczny sposób ograniczając jego zasięg. A przecież okręt ten (i inne tego typu) przeznaczone były, w zamierzeniach dowództwa Kriegsmarine, do dalekich, oceanicznych rajdów korsarskich na wzór pancerników *Admiral Graf Spee* i *Deutschland*[13].

Oprócz braków paliwa dalszy postój w zdobytym Trondheim stwarzał inne poważne problemy. Należało bowiem przewidywać, że Admiralicja brytyjska będzie chciała naprawić dotychczasowe błędy i zdecyduje się na kontratak. Można było zatem oczekiwać ataków samolotów z lotniskowców, a stojące na kotwicach na redzie Trondheim okręty stanowiły stosunkowo łatwy cel.

Na domiar złego *Hipper* był dość mocno uszkodzony. Zniszczone zostały urządzenia chłodnicze, a magazyny chłodnicze wyłączone z użytku. Uszkodzone zostały cztery zbiorniki balastowe i — jak wspomniano wyżej — siedem zbiorników paliwa. Do wnętrza okrętu wdarło się przeszło 500 ton wody i krążownik miał stały, choć niezbyt wielki, przechył na prawą burtę i na dziób.

Prócz tego na okręcie uszkodzone były niektóre płyty opancerzenia oraz zniszczona prawoburtowa wyrzutnia torped. Tak więc konieczne było możliwie szybkie dokowanie i remont okrętu.

Również towarzyszące *Hipperowi* niszczyciele miały poważne kłopoty. Na *Riedlu* uszkodzenia w siłowni stawiały pod znakiem zapytania możliwość natychmiastowego powrotu do Niemiec. *Paul Jacobi* miał awarię jednej turbiny oraz niewiele paliwa, a *Friedrich Eckoldt* nie mógł płynąć z dużą prędkością z powodu doznanych uszkodzeń i awarii.

Ostatecznie *Admiral Hipper* wypłynął[14] wieczorem 10 kwietnia z Trondheim. Dla zmylenia przeciwnika oraz uniknięcia ewentualnych patroli brytyjskich okrętów, których spodziewano się w pobliżu norweskich wybrzeży,

[13] Szczegóły rajdów znajdzie Czytelnik — między innymi — w książkach: Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, T. I–IV, Warszawa 1999–2002. Wg Whitley M. J., op. cit., s. 103.

[14] Wg Pargeter C. J., op. cit., s. 20 *Hipperowi* towarzyszył *Friedrich Eckoldt*, który później zawrócił, wg Rohwer J., Hümmelchen G., *Chronology of the War at Sea 1939–1945*, London 1972, s. 24 *Hipper* płynął w asyście niszczyciela *Friedrich Eckoldt*, natomiast wg Koop G., Schmolke K. P. op. cit., s. 60 — krążownik wyszedł w morze samotnie.



▼ ***Admiral Hipper*** **w norweskim fiordzie po pojedynku z** ***Glowwormem*****, przygotowywany do powrotu do Kilonii** / ze zbiorów autora

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper in a Norwegian fjord, damaged after the duel with HMS Glowworm, preparing to return to Kiel for repairs / Author's coll.*



▲ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany na redzie Kilonii w czerwcu 1940 roku podczas przygotowań do operacji „Juno". Po lewej jest pancernik *Gneisenau*, po prawej *Admiral Hipper*, pomiędzy nimi zaś, w tle, *Scharnhorst* / CAW

▲ *Heavy cruiser Admiral Hipper at the Kiel roadsteads in June 1940, preparing for Operation Juno. The ship on the left is a battleship Gneisenau, to the right is heavy cruiser Admiral Hipper, and between them, in the backdrop, is battleship Scharnhorst / CAW*

komandor Heye początkowo przyjął kurs północno-zachodni i dopiero doszedłszy do kwadratu AF 5426[15] (ok. 64°30'N i 4°30'E), rozkazał zmienić kurs na południowo-zachodni, a następnie na południowo-wschodni.

Na szczęście dla *Hippera* pogoda tego dnia w tym regionie była bardzo zła, a widoczność słaba, co prawdopodobnie uchroniło go od wykrycia przez zespół brytyjskich okrętów, z którymi minął się w odległości zaledwie 30 mil. Sztorm zmusił jednak do wycofania się do Trondheim towarzyszący mu początkowo niszczyciel *Friedrich Eckoldt*.

W dniu 12 kwietnia o godzinie 8.30 *Hipper* spotkał się z powracającymi z wypadu na rejon dalekiej północy pancernikami *Scharnhorst* i *Gneisenau*, z którymi wspólnie dotarł do Wilhelmshaven tego samego dnia o 23.00. Co prawda, zespół ten został wykryty przez brytyjski zwiad lotniczy, lecz wskutek złej widoczności i niskiego pułapu chmur 92 bombowce RAF'u z Coastal Command i Bomber Command wysłane do ataku na niemiecki zespół nie zdołały odnaleźć celu.

Operacja „Juno"

Remont *Hippera* w doku w Wilhelmshaven trwał do 8 maja 1940 roku. Następnie skierowano okręt w rejon wschodniego Bałtyku, skąd 29 maja powrócił do Kilonii, gdzie przygotowywano się do kolejnego wypadu w rejon pomiędzy 65° i 70°N oraz 5°W–5°E, na wysokości Narwiku, Harstadt i Tromsö w północnej Norwegii, gdzie od dwóch miesięcy toczyły się walki. Brała w nich udział również polska Brygada Podhalańska, którą dowodził generał Bohusz-Szyszko.



W dniu 4 czerwca o godzinie 8.00 z Kilonii wyszły w morze okręty silnego zespołu pod dowództwem admirała Wilhelma Marschalla.

Na czele płynął okręt flagowy admirała, pancernik *Gneisenau* (dowódca komandor Harald Netzbandt), za nim bliźniaczy *Scharnhorst* (dowódca kmdr Kurt Hoffmann), następnie ciężki krążownik *Admiral Hipper* (dowódca komandor Hellmuth Heye), na którym zaokrętowany był kontradmirał Schmundt, dowódca tzw. sił rozpoznawczych.

Za ciężkimi okrętami podążały cztery niszczyciele i dwa torpedowce. Były to: Z–10 *Hans Lody* — okręt flagowy zespołu niszczycieli, na którym zaokrętowany był dowódca zespołu, komandor Erich Bey (dowódca okrętu kmdr ppor. Hubert Freiheer von Wangenheim), Z–7 *Hermann Schoemann* (dowódca kmdr ppor. Theodor Detmers), Z–15 *Erich Steinbrinck* (dowódca kmdr por. Rolf Johannesson), Z–20 *Karl Galster* (dowódca Theodor Freiheer von Bechtolsheim) oraz torpedowce *Falke* i *Jaguar*.

Zespół pancerny poprzedzał statek specjalnie przystosowany do pełnienia bardzo odpowiedzialnej i niebezpiecznej służby. Już sama jego obecna nazwa: *Sperrbrecher Nr 4* („łamacz zagrody") wskazywała na przeznaczenie. Statek ten — ex motorowiec *Oakland*, zbudowany w 1929 roku i mający pojemność 6757 BRT — wypełniony był we wszystkich ładowniach... pustymi, drewnianymi beczkami, które zapewniały mu doskonałą pływalność nawet po ewentualnym trafieniu na minę. Jego zadaniem było torowanie drogi przez spodziewane nieprzyjacielskie pole minowe dla okrętów pancernej eskadry.

Z konieczności zatem prędkość okrętów wojennych musiała być w pierwszej fazie rozpoczynającego się bojowego rajdu ograniczona prędkością *Sperrbrechera Nr 4*, która wynosiła zaledwie 13 węzłów.

Operacja sił morskich Kriegsmarine, której wykonywanie rozpoczynało się rankiem 4 czerwca 1940 roku, nosiła kryptonim „Juno".

Pierwotny plan operacji zakładał niespodziewane uderzenie ciężkich okrętów niemieckich na rejon Harstadu, gdzie — jak donosił zwiad lotniczy — gromadziły się statki z zaopatrzeniem i posiłkami dla Korpusu Ekspedycyjnego Sprzymierzonych. Zniszczenie statków transportowych miało być zgrane z uderzeniem oddziałów niemieckich posuwających się szlakami lądowymi w stronę Narwiku i w rezultacie miało wspomóc znaj-

[15] Oznaczenia Kriegsmarine dla określenia obszarów morskich.

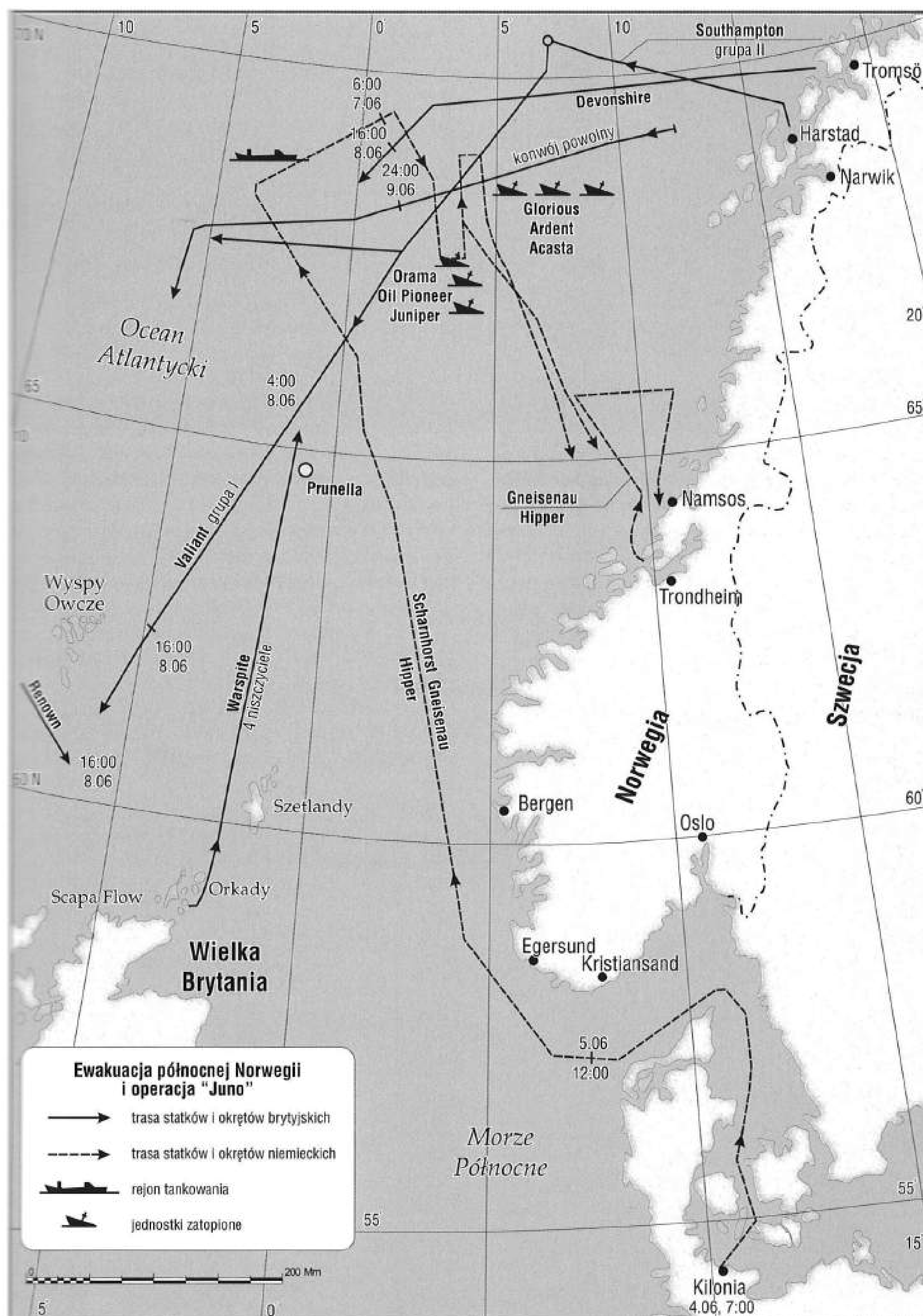
jące się w okrążeniu oddziały generała Dietla, które — po zdobyciu Narwiku przez Aliantów — schroniły się w otaczających górach.

Szczególnym zbiegiem okoliczności, a raczej wskutek błędnych decyzji Admiralicji brytyjskiej, która główną uwagę zwracała na zapobieżenie ewentualnemu przedarciu się Niemców na Atlantyk, eskadra admirała Marschalla przeszła przez całe Morze Północne niewykryta przez nieprzyjaciela.

W dniu 6 czerwca o godzinie 20.10 z czołowego okrętu zespołu dostrzeżono dryfujący w umówionej pozycji 68°45'N i 2°30'W zaopatrzeniowy zbiornikowiec *Dithmarchen*.

Statek ten miał wymalowane na obu burtach znaki świadczące o przynależności do bandery sowieckiej, podówczas jeszcze neutralnej. Być może — biorąc pod uwagę ówczesne bardzo przyjazne stosunki między hitlerowskimi Niemcami i komunistycznymi Sowietami — kamuflażu i fałszywego oznakowania użyto za zgodą władz sowieckich, choć nie można tego z całą pewnością stwierdzić. Bezspornym natomiast w tym przypadku jest jawne pogwałcenie obowiązujących praw międzynarodowych w zakresie prowadzenia wojny morskiej.

Na marginesie tego epizodu należy stwierdzić, że ze strony niemieckiej nie był to odosobniony przypadek, a podszywanie się pod obce bandery było regułą, stoso-



waną przez Kriegsmarine w działaniach krążowników pomocniczych[16].

Korzystając z dobrej pogody i spokojnego morza, do burty zbiornikowca podchodziły kolejno wszystkie okręty zespołu admirała Marschalla. Z wnętrza statku zaopatrzeniowego płynęło paliwo przerzuconymi nad burtami wężami, zapełniając częściowo już opróżnione podczas dotychczasowej podróży zbiorniki okrętów wojennych.

W dniu 7 czerwca nad ranem na *Gneisenau* dotarła wiadomość, że niemiecki samolot patrolowy dalekiego zasięgu dostrzegł w niewielkiej odległości od aktualnej pozycji zespołu Marschalla kilka szybkich statków pasażerskich, płynących bez eskorty. Kurs tych statków wskazywał na ich cel — Wielką Brytanię. Admirał Marschall, rozważając ten meldunek, doszedł do wniosku, że są to puste statki, które dowiozły do Harstad kolejne posiłki wojskowe dla frontu i teraz wracają do Anglii czy Szkocji. Wobec tego Marschall nie zdecydował się na zmianę ani dotychczasowego kursu, ani celu wyprawy i w dalszym ciągu planował atak na Harstad (w dniu 9 czerwca).

Na szczęście dla ewakuowanych w tym czasie z Narwiku oddziałów Sprzymierzonych admirał Marschall mylił się, zaobserwowane statki należały bowiem do zespołu „Grupa 1", w składzie którego znajdowały się również dwa statki polskie: *Batory* i *Sobieski*.

Na statkach tego zespołu przewożono aktualnie aż 15.000 żołnierzy, byłby to więc bardzo łakomy kąsek dla niemieckich okrętów. A w razie ataku Niemców sześć statków pasażerskich płynących bez eskorty nie miałoby najmniejszych nawet szans na ocalenie.

Późnym popołudniem 7 czerwca, jak również w nocy z 7 na 8 czerwca admirał Marschall otrzymywał kolejne meldunki o wzmożonym ruchu zarówno okrętów wojennych, jak i statków handlowych oraz pasażerskich w rejonie Narwik — Harstad. Pod wpływem tych meldunków admirał powziął ostatecznie podejrzenie, że oznacza to najprawdopodobniej ewakuację Sprzymierzonych z ostatniego skrawka Norwegii, jaki znajdował się jeszcze w ich rękach.

W rezultacie Marschall zmienił cel wypadu i całej operacji „Juno": o godzinie 3.00 w dniu 8 czerwca zgłosił do Seekriegsleitung, że ma zamiar zaatakować ewentualne konwoje ewakuacyjne Sprzymierzonych.

W dniu 8 czerwca 1940 roku przez wody wzburzonego Morza Norweskiego płynął kursem ku Wielkiej Brytanii brytyjski zbiornikowiec *Oil Pioneer* (5666 BRT). Około godziny 6.00 wśród przelotnych szkwałów ukazało się kilka sylwetek okrętów wojennych. Ponieważ obce jednostki płynęły kursem niemal prostopadłym do burty zbiornikowca, nie było widać ich sylwetek i nie można było dokonać identyfikacji.

Obok zbiornikowca płynął, jako bardzo problematyczna eskorta, mały, powolny i bardzo słabo uzbrojony brytyjski trawler o nazwie *Juniper* (rok bud. 1939, 530 BRT, 11,5 w., uzbrojenie 1 × 120 mm, 2 × 13 mm plot). Jego dowódca natychmiast wydał rozkaz wyjścia przed dziób *Oil Pioneera* i nadania reflektorem zapytania o nazwę. Jakież było jego zaskoczenie, gdy na standardowe pytanie: „What ship?" nadeszła odpowiedź: „HMS *Southampton*".

Dowódca *Junipera* był zawodowym oficerem Royal Navy, znał sylwetki typów i klas okrętów brytyjskich oraz doskonale wiedział, że *Southampton* ma dwa kominy i cztery potrójne wieże działowe kalibru 152 mm; tymczasem na czołowym okręcie zbliżającego się zespołu, który w tym czasie nieco zmienił kurs i pokazał — co prawda w skrócie — swoją burtę, znajdował się jeden szeroki komin, trzy wieże działowe i bardzo wysoka nadbudówka.

To niemiecki okręt liniowy typu *Gneisenau* — rozpoznał. W tym momencie sytuacja stała się przeraźliwie jasna i ani *Juniper*, ani *Oil Pioneer* nie miały najmniejszej choćby szansy na ratunek. Mimo beznadziejnej sytuacji dowódca *Junipera* rozkazał jednak natychmiast postawić zasłonę dymną, w której mogły się skryć na jakiś czas obie brytyjskie jednostki i wysłać otwartym tekstem meldunek o ataku, a artylerzystom polecił przygotować się do walki. Istnej walki Dawida z Goliatem...

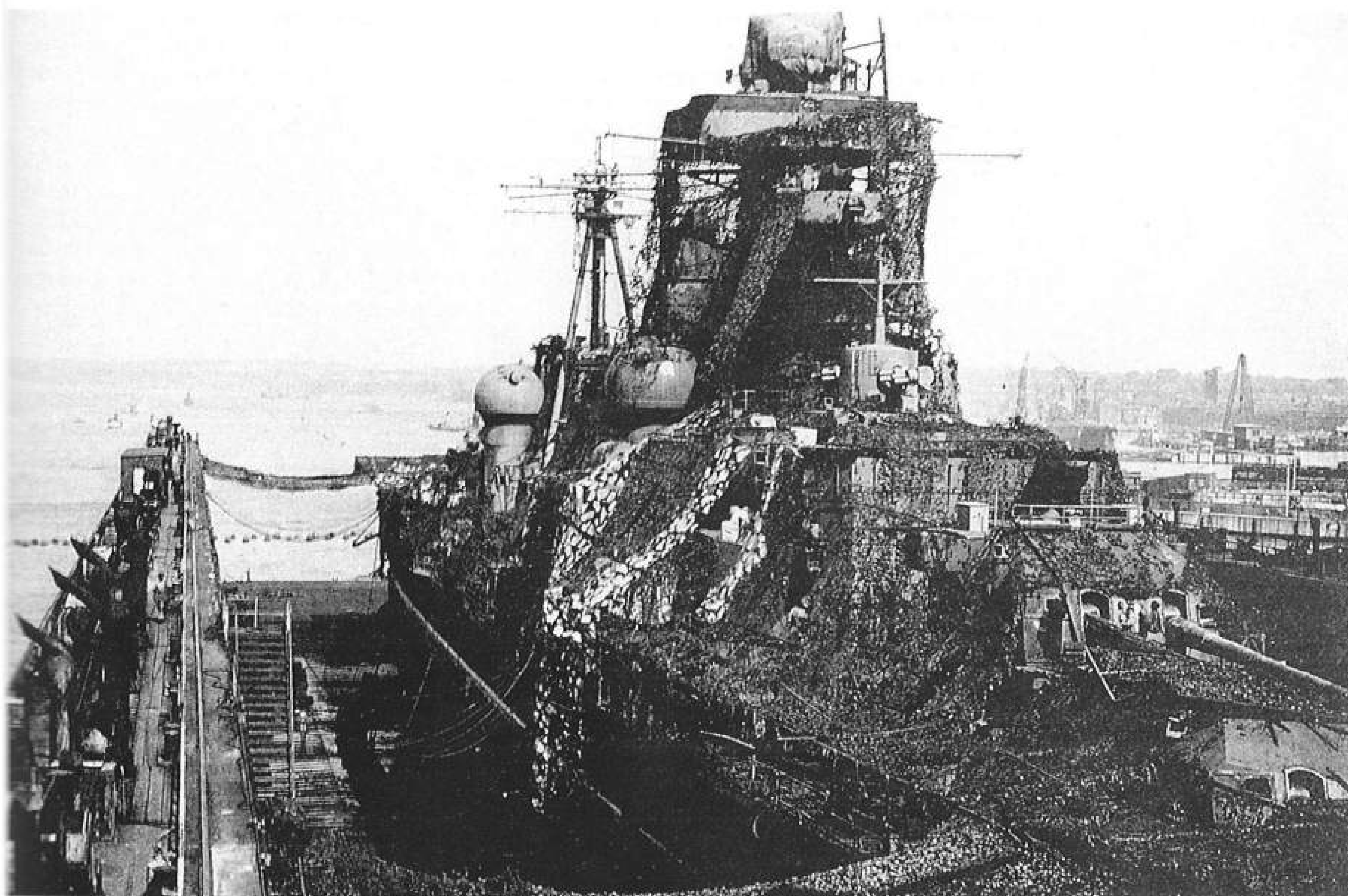
W tym samym momencie *Admiral Hipper* otworzył ogień, pociski padły jednak w odległości kilkudziesięciu

[16] Niemiecka nazwa „Hilfskreuzer" — angielska „Secret raider" — oznaczała statek handlowy ucharakteryzowany na jednostkę bandery neutralnej lub nawet brytyjskiej i wyposażony w silne, ale zamaskowane uzbrojenie.



▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* w suchym doku stoczni Kriegsmarine Werft w Wilhelmshaven / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper in Kriegsmarine Werft, Wilhelmshaven, dry dock / photo Drüppel, A. Jarski coll.*



metrów od trawlera, wzbijając w górę olbrzymie fontanny wody. Druga salwa niestety była celna i *Juniper* przestał istnieć...

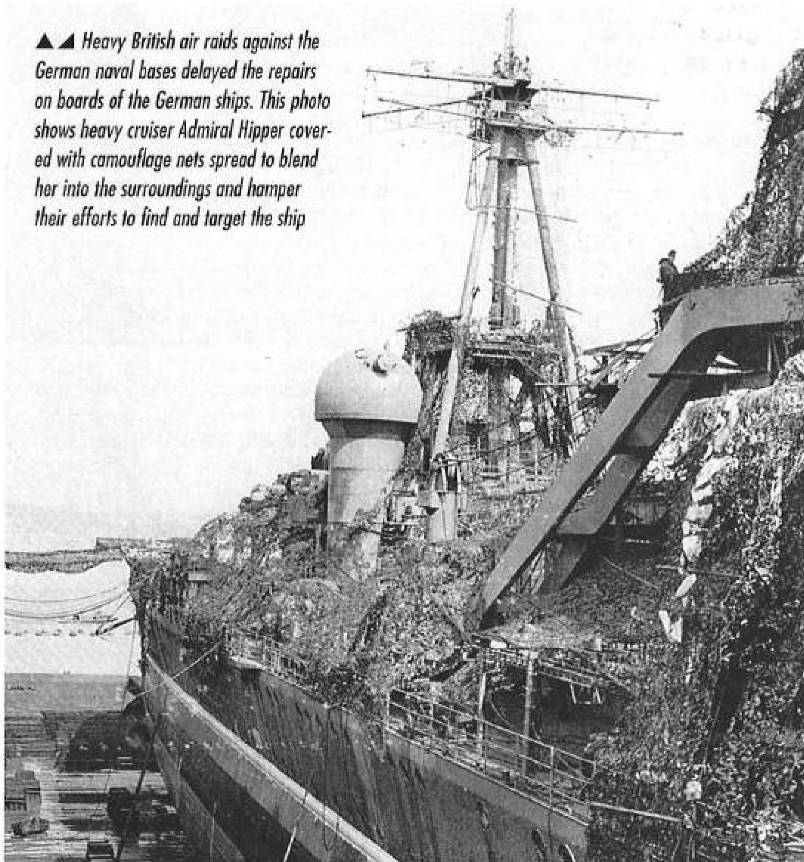
Widząc los zgotowany przez napastników *Juniperowi*, kapitan *Oil Pioneera* rozkazał nadać ostatnią depeszę, informującą otwartym tekstem, że opuszcza statek atakowany przez nawodne okręty wojenne wroga. Do zrzuconych w pośpiechu na wodę szalup przesiadła się załoga zbiornikowca.

Po otwarciu ognia przez *Scharnhorsta* każdy strzał do stojącego statku, kołyszącego się bezradnie jak tarcza celownicza, był trafny! Wśród gwałtownych wybuchów *Oil Pioneer* tonął jednak powoli, mając dzięki pustym zbiornikom duży zapas pływalności.

Admirał Marschall spieszył się. Doskonale wiedział, że wysłane przez obie brytyjskie jednostki sygnały zostały odebrane na wielu okrętach i statkach znajdujących się w pobliżu i w związku z tym teraz mają zapewne miejsce zmiany kursów płynących dotychczas w stronę Wielkiej Brytanii jednostek. Samotne statki i konwoje mogły zostać rozproszone we wszystkich kierunkach... Niemiecki dowódca nie chciał więc czekać na zatonięcie zbiornikowca. Do dryfującego, tonącego *Oil Pioneera* podszedł jeden z niszczycieli i odpalił torpedę. W chwilę później olbrzymi gejzer wybuchł przy burcie statku, który przełamał się na pół i zanurzył w wodach oceanu...

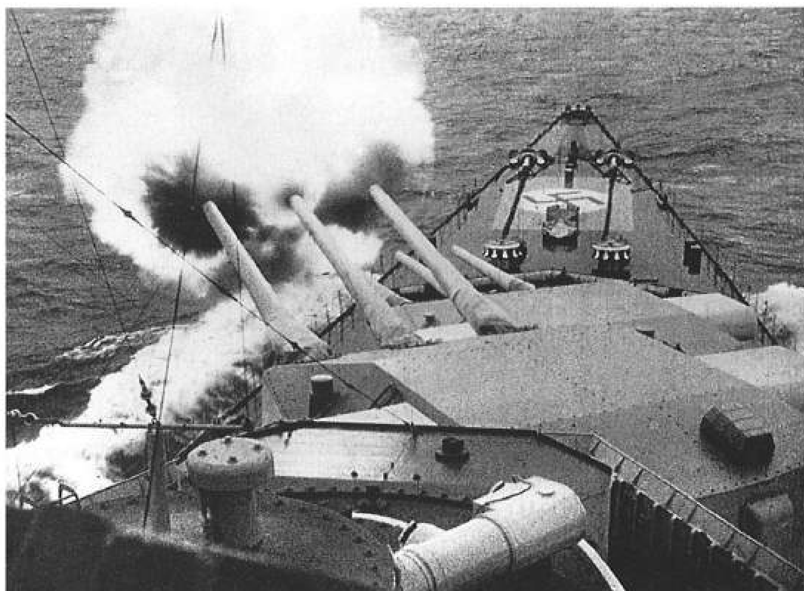
Z łodzi ratunkowych Niemcy podjęli 25 rozbitków z *Oil Pioneera* i tylko czterech[17] z *Junipera*. Pozostali zginęli.

▲▼ Silne naloty prowadzone przez Brytyjczyków na niemieckie bazy spowalniały prace remontowe prowadzone na niemieckich okrętach. Na zdjęciu widoczny jest *Admiral Hipper* przykryty siatkami maskującymi, które miały utrudnić przeciwnikowi zlokalizowanie i identyfikację celu / ze zbiorów S. Breyera



▲◢ Heavy British air raids against the German naval bases delayed the repairs on boards of the German ships. This photo shows heavy cruiser Admiral Hipper covered with camouflage nets spread to blend her into the surroundings and hamper their efforts to find and target the ship

[17] Wg Whitley M. J., op. cit., s. 104, uratowano tylko jednego rozbitka z *Junipera*, wg Pargeter C. J., op. cit., s. 21 uratowano z obu statków łącznie 29 osób, wg Brennecke J., op. cit., s. 114–115: jednego marynarza z *Junipera* i 12 ludzi z *Oil Pioneera*.



▲▼ Podczas jednego z rajdów korsarskich pary *Scharnhorst* i *Gneisenau* zatopiła ona brytyjski lotniskowiec *Glorious*. Na zdjęciu widoczne są dziobowe wieże artylerii głównej *Scharnhorsta* oddające salwę w stronę brytyjskiego okrętu / ze zbiorów CAW

▲▼ *During one of their raids, battleships Scharnhorst and Gneisenau have sank British aircraft carrier HMS Glorious. Photographs show the forward main battery turrets of the Scharnhorst pounding the British ship / CAW*



W kilka zaledwie godzin po pierwszym sukcesie Niemcy dostrzegli w niewielkiej odległości płynące samotnie dwa duże statki pasażerskie. Pierwszy z nich rozpoznano jako jeden z większych statków Kompanii Orient Steam Navigation, na drugim natomiast wyraźnie widoczne było oznakowanie statku szpitalnego.

Admirał Marschall — zgodnie zresztą z międzynarodowym prawem — rozkazał wysłać sygnał do statku szpitalnego, zakazujący używania radiostacji, a jednocześnie polecił dowódcy ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* zatopienie większego ze statków, którym okazała się *Orama*, odesłana z Norwegii z powodu braku zatrudnienia.

Do olbrzymiego, wysoko sterczącego nad powierzchnią morza kadłuba *Oramy* trudno byłoby nie trafić, raz po raz więc nieszczęsny, bezbronny całkowicie statek rozdzierany był i masakrowany kolejnymi pociskami.

Po jakimś czasie *Orama* poczęła się coraz bardziej zanurzać rufą w głąb morza. Przez krótki moment widoczny był jeszcze nad wodą jej dziób z pokrytym czerwoną farbą dnem. Po niespełna kilku minutach skrył się na zawsze w oceanie...

Po zatopieniu *Oramy* ruszyły w kierunku miejsca dramatu dwa niemieckie niszczyciele, których zadaniem było wzięcie do niewoli rozbitków. Przy tej okazji okazało się, że na *Oramie* przewożono... jeńców niemieckich spod Narwiku. Z dość licznej załogi *Oramy* i przewożonych jeńców niszczyciele zdołały uratować łącznie 274 ludzi[18].

O godzinie 13.18, wkrótce po zniszczeniu *Oramy* (co miało miejsce o godzinie 11.21 czasu niemieckiego), admirał Marschall wydał rozkaz, aby *Hipper* i cztery niszczyciele odeszły do Trondheim, a sam, na czele dwóch pancerników, ruszył na poszukiwanie brytyjskich okrętów wojennych, bowiem niemiecki nasłuch radiowy wykrył w pobliżu obecność dwóch lotniskowców.

Ten wypad zakończył się sukcesem. Zatopiono lotniskowiec *Glorious* i dwa niszczyciele: *Ardent* i *Acasta*. Z całej załogi tych trzech okrętów — liczącej łącznie 1515 ludzi oraz 41 pilotów RAF'u ewakuowanych z Norwegii — uratowało się jedynie 45[19]. Po stronie niemieckiej celną torpedą wystrzeloną z tonącej *Acasty* został uszkodzony pancernik *Scharnhorst*. Odesłano go do Trondheim.

W dniu 10 czerwca o 9.00 rano *Admiral Hipper* oraz *Gneisenau* i cztery niszczyciele wyszły z Trondheim w celu odnalezienia i zaatakowania statków handlowych nieprzyjaciela, jednakże wypad ten był bezowocny i okręty powróciły już następnego dnia do portu.

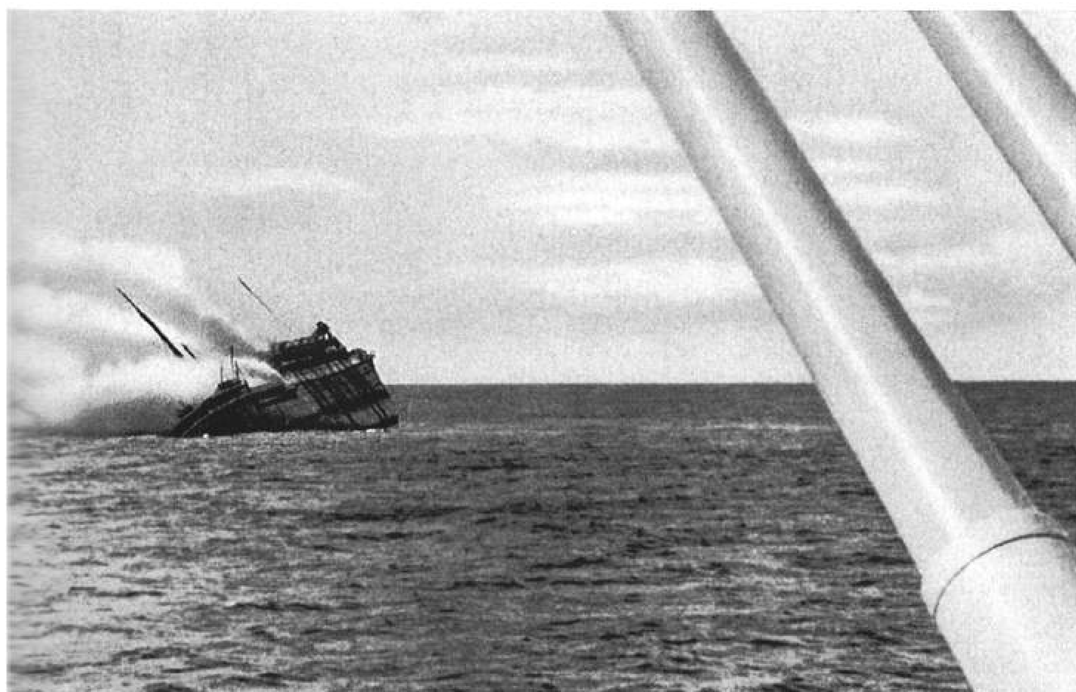
W dniu 20 czerwca nastąpił kolejny wypad pancernika *Gneisenau* i krążownika *Admiral Hipper* w kierunku rejonu rozciągającego się między Islandią i Wyspami Owczymi (wyspy Faeroe). Miał on na celu odwrócenie uwagi strony brytyjskiej od powracającego do Niemiec uszkodzonego *Scharnhorsta*. Jednakże następnego dnia, w odległości 40 mil na północny zachód od wyspy Halten, brytyjski okręt podwodny *Clyde* (dowódca kpt. Ingram) celną torpedą uszkodził poważnie część dziobową pancernika, wskutek czego planowana operacja dywersyjna została przerwana i 23 czerwca oba okręty wróciły do Trondheim.

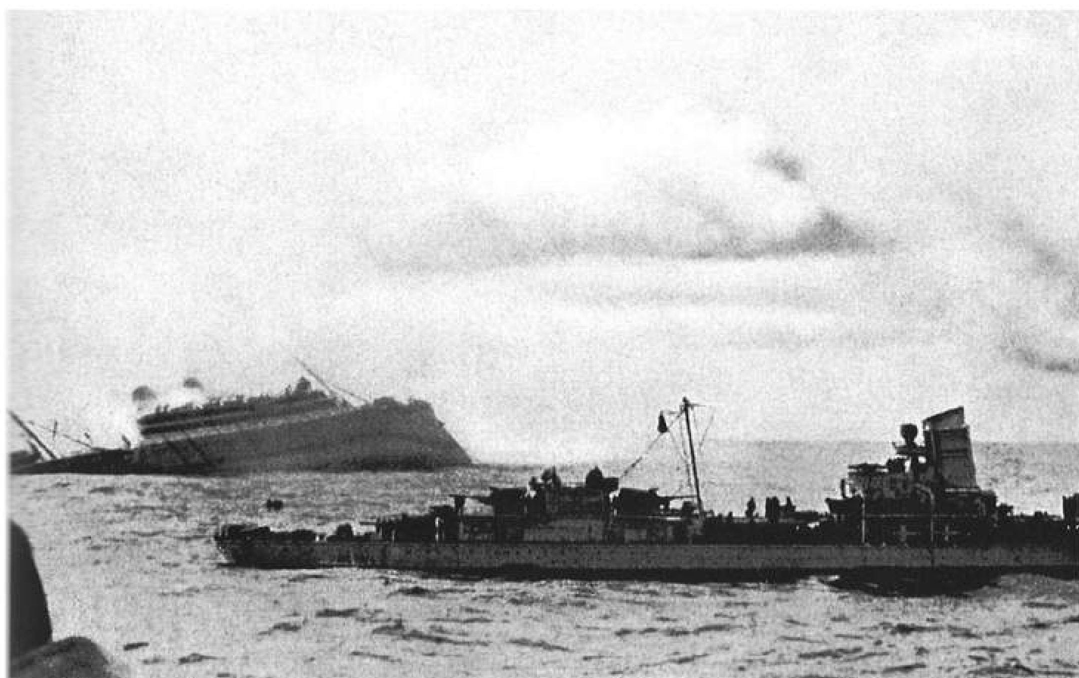
Tymczasem *Scharnhorst* ruszył z tego portu (21 lipca) w asyście czterech niszczycieli i czterech torpedowców i mimo ataków lotnictwa brytyjskiego zespół powyższy dotarł do Kilonii bez strat 23 czerwca.

Ostatni nieuszkodzony ciężki okręt niemiecki, *Admiral Hipper*, wyszedł — po przeszło miesięcznym, niemal „urlopowym" postoju w Trondheim — w morze z poleceniem prowadzenia „wojny przeciw żegludze handlowej" w rejonie między Spitsbergenem i Tromsö. Wybór tego rejonu wydaje się co najmniej dziwny, bowiem walki w Norwegii zostały zakończone, a statki brytyjskie (Francja skapitulowała i stała się w pewnym sensie neutralna) nie pływały ani do północnych portów sowieckich, ani do Finlandii. Czego zatem można się było w tych rejonach spodziewać?

Hipper wyszedł w morze 25 lipca[20]. Przez jakiś czas towarzyszył odpływającemu do Niemiec zespołowi złożonemu z uszkodzonego pancernika *Gneisenau*, krążownika *Nürnberg* i czterech niszczycieli, a następnie w dniach od 27 do 30 lipca krążył na wodach Dalekiej Północy. W tym czasie pobierano paliwo ze zbiornikowca *Dithmarchen*, którego dowódcą był kmdr ppor. Walther von

[18] Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, tom I, Warszawa 1999, s. 323, natomiast wg Brennecke J., op. cit., s. 119, uratowano łącznie jedynie 112 ludzi. Wg Whitley M. J., op. cit., s. 105 — 119 rozbitków. Należy przypuszczać, że w dwóch ostatnich źródłach podano jedynie liczbę uratowanych członków załogi *Oramy*, bez uwzględnienia jeńców.



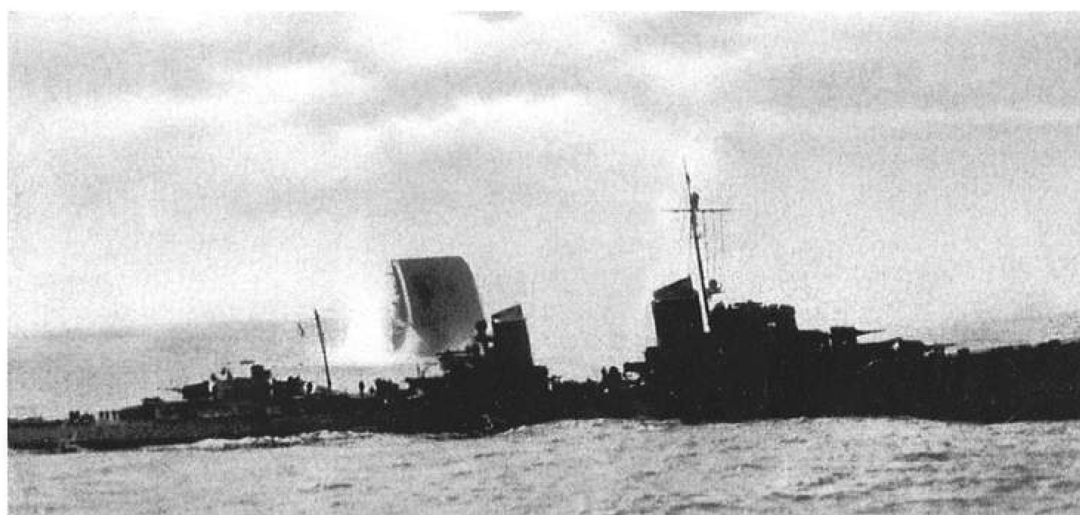


◄▲▼ Sekwencja zdjęć z tonięcia brytyjskiego transportowca wojska *Orama*, zatopionego przez parę niemieckich pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* / ze zbiorów A. Jarskiego

◄▼▼ *A photo sequence showing the sinking of the British troops transport Orama, sank by a pair German battleships on the prowl — Scharnhorst and Gneisenau / A. Jarski coll.*

[19] Wg Perepeczko A., op. cit., s.329, natomiast Rohwer J., Hümmelchen G., op. cit., s. 33 podaje: uratowano 43 rozbitków z lotniskowca i trzech z obu niszczycieli.

[20] Taką datę podają Rohwer J., Hümmelchen G., op. cit., s. 45 oraz Pargeter C. J., op. cit., s. 23, natomiast Whitley M. J., op. cit., s. 106 pisze: „[...] sailed at 1800 in the 27th", co przypuszczalnie jest błędem druku, ponieważ z kontekstu wynika, że 27.07 *Hipper* był już daleko na północy.



► Niemiecki rajder *Admiral Graf Spee* sfotografowany podczas korsarskiego wypadu. Takie akcje prowadzone przez ciężkie okręty Kriegsmarine dezorganizowały zaopatrzenie Wielkiej Brytanii w strategiczne surowce / ze zbiorów CAW

► *German „pocket battleship" Admiral Graf Spee during her commerce raid. Such operations executed by the Kriegsmarine capital ships disorganized to some extent the flow of strategic supplies to Great Britain / CAW*



► Pancernik *Gneisenau* — inny uczestnik korsarskich rajdów / ze zbiorów A. Jarskiego

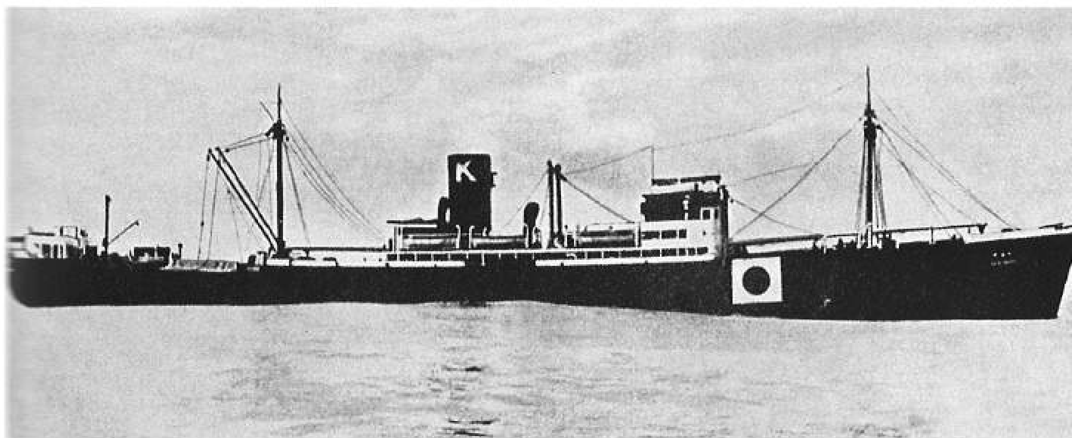
► *Another famous raider — battleship Gneisenau / A. Jarski coll.*



► Pancernik *Scharnhorst* również uczestniczył w korsarskich rajdach — na zdjęciu okręt sfotografowany na redzie Wilhelmshaven podczas przygotowań do operacji „Juno" / ze zbiorów A. Jarskiego

► *Battleship Scharnhorst was also taking part in commerce raids. This photo shows her at the Wilhelmshaven roadsteads, preparing for the Operation Juno / A. Jarski coll.*





◄ Krążownik pomocniczy *Atlantis* / ze zbiorów CAW

◄ *Auxiliary cruiser Atlantis* / *CAW*

Zatorski — pod koniec I Wojny Światowej członek załogi krążownika pomocniczego pod komendą jednej z najbardziej malowniczych postaci wśród oficerów Kaiserliche Marine.

Wypad ten spowodowany był meldunkiem dowódcy zbiornikowca floty *Nordmark*, który donosił, że w okresie późnej wiosny 1940 roku zaobserwował dostawy niklu z Finlandii do Wielkiej Brytanii.

Ostatecznie misja *Hippera* okazała się bezowocna, zatrzymał on bowiem jedynie dwa statki pod fińską banderą. Jednym z nich był *Wappu* (1540 BRT), który wiózł z Buenos Aires do Petsamo ładunek różnych towarów (cukier, solone skóry), drugim zaś (zatrzymanym i obsadzonym załogą pryzową) — *Ester Thorder* (rok bud. 1921, 1940 BRT), płynący do Nowego Jorku z Finlandii[21].

W dniu 31 lipca *Hipper* wrócił z bezowocnego patrolu do Trondheim, 5 sierpnia ruszył do Niemiec i 9 sierpnia[22] wszedł do Wilhelmshaven. Od 12 sierpnia do 7 września ciężki krążownik przebywał kolejny raz w stoczni, gdzie przechodził konieczny przegląd wszystkich mechanizmów.

Korsarskie rajdy

Jak uprzednio wspomniano, Grossadmiral Raeder uważał, że główną działalnością Kriegsmarine podczas toczącej się od września 1939 roku wojny powinna być tzw. „wojna krążownicza". Polegała ona — w myśl przekonań wyniesionych z lat I Wojny Światowej — na wypadach bądź to pojedynczych jednostek, bądź też niewielkich zespołów na dalekie akweny oceaniczne, gdzie ich zadaniem miało być zarówno niszczenie żeglugi Sprzymierzonych, jak i wprowadzanie stanu ciągłego zagrożenia na trasach dostaw surowców koniecznych dla prowadzenia wojny, materiałów i sprzętu do portów Wielkiej Brytanii (i Francji — do połowy 1940 roku).

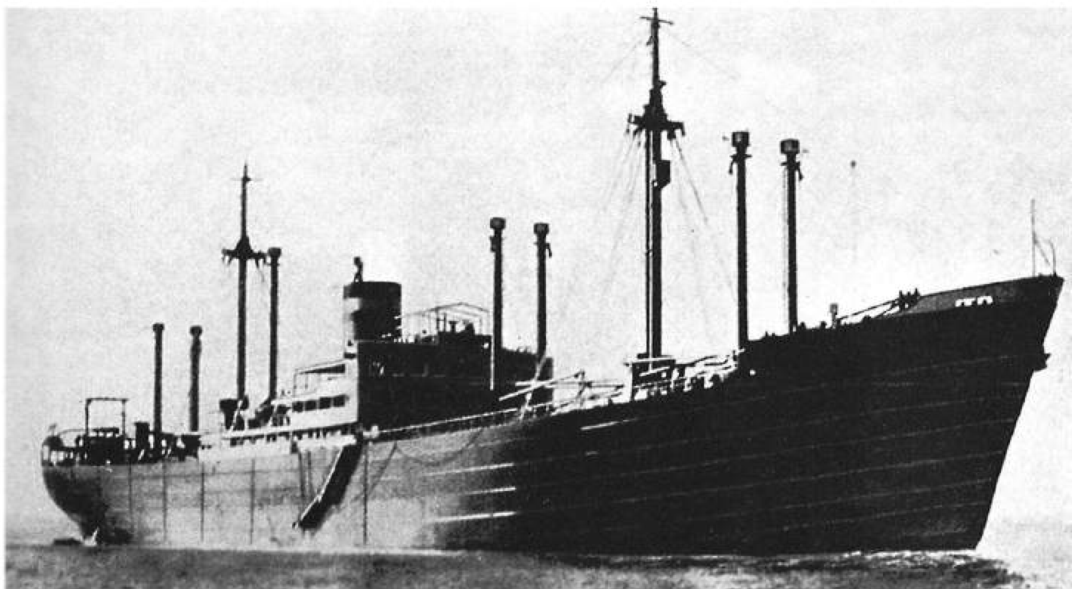
Co prawda ofensywne, równoległe działania niemieckiej broni podwodnej przynosiły coraz większe sukcesy, jednakże, jak miało to miejsce wiosną 1940 roku, zasięg wojny podwodnej ograniczał się do stosunkowo niewielkiego rejonu Oceanu Atlantyckiego, Morza Północnego i Zatoki Biskajskiej. Dalszemu rozszerzaniu strefy działania U-bootów stał na przeszkodzie zarówno ich ograniczony zasięg, jak też i dopuszczalny czas przebywania na patrolu bojowym (co z kolei wiązało się z ilością zapasów żywności i wody do picia).

Wspomniane wcześniej korsarskie wyprawy pancerników „kieszonkowych", *Admirala Grafa Spee* oraz *Deutschlanda*, były pierwszymi próbami prowadzenia krążowniczych działań korsarskich w czasie II Wojny Światowej. Dowództwo Kriegsmarine zdecydowało się wysłać na odległe akweny oceaniczne tak zwane „rajdery", czyli krążowniki pomocnicze (niem. Hilfskreuzer). Były to — podobnie jak w latach I Wojny Światowej[23] — statki handlowe o silnym uzbrojeniu, które zostało starannie zamaskowane i było niewidoczne dla obserwatora, zarówno z innego statku lub okrętu, jak również z samolotu.

[21] Brennecke J., op. cit., s. 130 podaje sensacyjną informację na temat ładunku *Ester Thorden*: celuloza i przeszło 1700 kg... złota w sztabach (!). Natomiast Whitley M. J., op. cit., s. 106 informuje: celuloza, węgiel i maszyny do Nowego Jorku z Brando (i żadnej wzmianki o złocie).

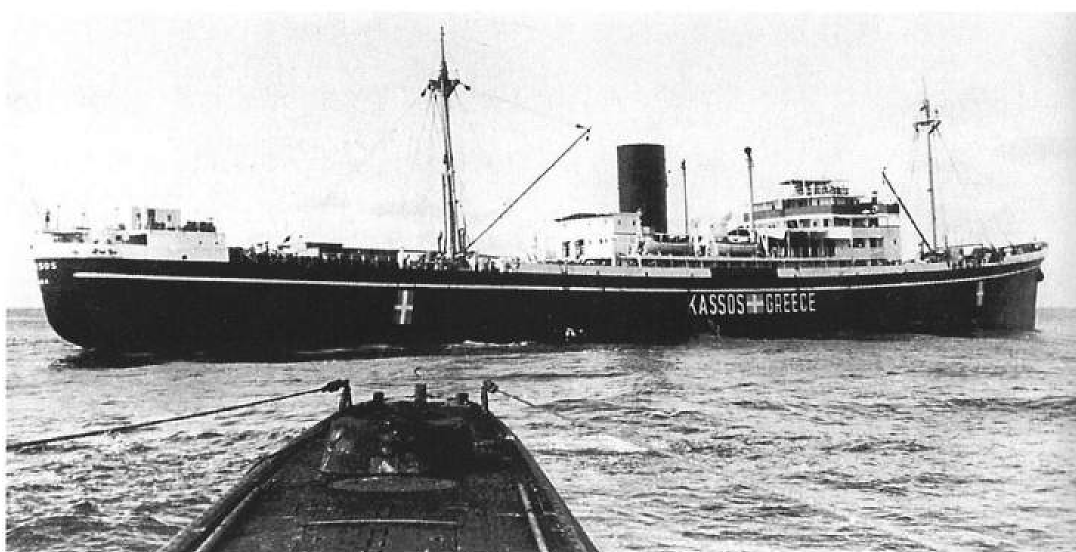
[22] Data rejsu powrotnego *Hippera* do Wilhelmshaven jest trudna do ustalenia. Istnieje kilka wersji, a mianowicie: Pargeter C. J., op. cit., s. 23 podaje 5–9.07.40, Whitley M. J., op. cit., s. 106 podaje 6–11.07.40, Breyer S., op. cit., s. 28 pisze: „8 August Rückkehr nach Wilhelmshaven", Brennecke J., op. cit., s. 134 zaś: „10 August: Fest in Wilhelmshaven".

[23] Działania niemieckich rajderów w okresie I Wojny Światowej zostały dość szczegółowo opisane w książce A. Perepeczki pt. *Korsarskie rajdy*, Warszawa 1999.



◄ Krążownik pomocniczy *Kormoran* / ze zbiorów CAW

◄ *Auxiliary cruiser Kormoran* / *CAW*



▶ Niemiecki krążownik pomocniczy *Penguin*, oznakowany jako neutralny grecki frachtowiec *Kassos*. Na pierwszym planie widoczna jest rufa niemieckiego okrętu podwodnego, z którego wykonano to zdjęcie / via Autor

▶ *German auxiliary cruiser Penguin, masquerading as a neutral Greek freighter Kassos. This photo was taken from a German U-Boot, whose stern is visible in the foreground / via Author*



▶ Uzupełnianie paliwa przez U-Boot typu VII z niemieckiego krążownika pomocniczego *Kormoran* na środkowym Atlantyku / via A. Jarski

▶ *U-Boot Type VII is being fueled from a German auxiliary cruiser Kormoran in the Middle Atlantic / via A. Jarski*

Taktyka ich walki przedstawiała się następująco: po przełamaniu blokady alianckiej i przedarciu się na otwarty ocean krążownik pomocniczy — najczęściej ucharakteryzowany na statek neutralnej, lecz czasem i brytyjskiej bandery — miał zadanie wyszukiwania samotnie płynących jednostek. Po odnalezieniu i podejściu na odległość zasięgu dział na rajderze usuwano zasłony maskujące i otwierano zaskakujący dla napadniętego ogień. Przy silnym uzbrojeniu rajdera zniszczenie lub zdobycie napadniętego statku — który albo wcale nie miał uzbrojenia, albo posiadał jedynie symboliczne — było kwestią krótkiego czasu.

Działalność niemieckich rajderów była sprzeczna z międzynarodowymi przepisami prawa, a w szczególności z przepisami VII Konwencji Haskiej z 1907 roku, obowiązującej w 1939 roku. Istotnym łamaniem tych praw było maskowanie uzbrojenia, podszywanie się pod inne statki oraz oznakowanie przynależne jednostkom państw neutralnych, jak też podnoszenie innych niż niemiecka bander.

Oprócz wyżej wymienionych okrętów wojennych, których działalność wprowadziła spore zamieszanie we flotach Wielkiej Brytanii i Francji, Niemcy od 1940 roku poczęli wysyłać na szlaki oceaniczne typowe rajdery.

Pierwszym z nich był *Atlantis* (7826 BRT, prędkość 16 w., zasięg przy prędkości ekonomicznej 60.000 mil morskich, 6 × 150 mm, 1 × 75 mm, 2 × 37 mm, 4 × 20 mm plot, cztery wyrzutnie torped, 92 miny i dwa wodnosamoloty, załoga 348 oficerów, podoficerów i marynarzy). Jak widać, była to jednostka ze wszech miar przygotowana do korsarskich zadań. Rejonem jej działań był południowy Atlantyk i Ocean Indyjski. *Atlantis* wyszedł z Niemiec 31 marca 1940 roku i do 31 grudnia zatopił lub zdobył 14 statków.

Jako drugi w korsarski rajd udał się *Orion*, uzbrojony tak samo jak *Atlantis*. Wyruszył on z Niemiec 6 kwiet-



◀ Widok pokładu dziobowego ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* na wodach norweskich w grudniu 1940 roku podczas pierwszego wypadu korsarskiego na Atlantyk. Na drugim planie widoczna jest niemiecka jednostka pomocnicza / ze zbiorów CAW

◀ *Heavy cruiser Admiral Hipper forecastle during the December 1940 first commerce raid in the Atlantic. German auxiliary cruiser can be seen in the background / CAW*

nia 1940 roku i działając głównie na wodach południowego Pacyfiku, do końca roku zatopił dziesięć statków.

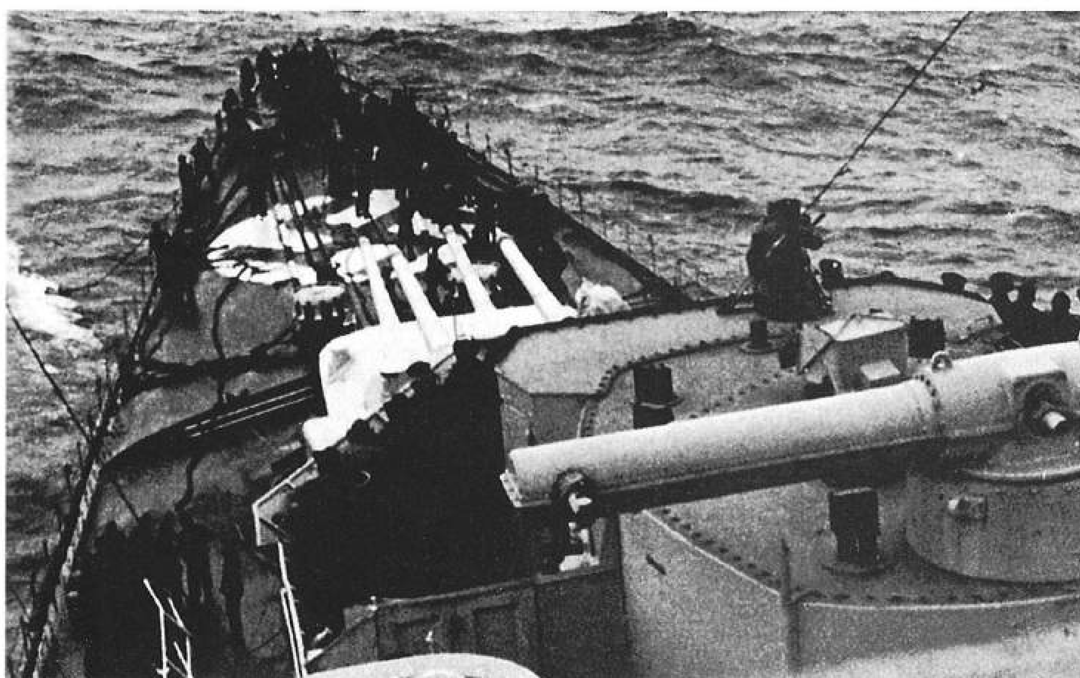
Kolejny rajder to *Widder* — bliźniak *Oriona* — który wyszedł z Wilhelmshaven 6 maja 1940 roku. Do 31 października, kiedy wszedł do Brestu, *Widder* zatopił dziesięć statków w rejonie środkowego Atlantyku.

Rajder *Thor* (pojemność zaledwie 3862 BRT — ale uzbrojenie jak poprzednie okręty i zasięg 40.000 mil oraz załoga licząca 341 osób) wyszedł w bojowy rejs 6 czerwca 1940 roku. Do końca roku zatopił osiem statków i zdobył jeden, który odesłał do okupowanej przez Niemców Francji oraz stoczył dwie równorzędne bitwy z brytyjskimi krążownikami pomocniczymi: *Alcantarą* (22.209 BRT, 22 w., 8 × 152 mm) oraz *Carnarvon Castle* (20.122 BRT, 18 w., 8 × 152 mm).

Należy przy tym podkreślić, że oba krążowniki brytyjskie były znacznie większe, szybsze i miały silniejsze od rajdera uzbrojenie.

Pinguin — bliźniak *Atlantisa* — opuścił Niemcy 15 czerwca 1940 roku. Działał głównie na Oceanie Indyjskim i do 31 grudnia zatopił dziewięć statków i zdobył dwa kolejne.

W dniu 3 lipca 1940 roku wyszedł z okupowanej Gdyni rajder (Schiff 55) o nazwie *Komet* (3287 BRT, 14,8 w., 5 × 150 mm, 1 × 60 mm, 2 × 37 mm, 4 × 20 mm plot, 6 wyrzutni torped, 2 wodnosamoloty, 1 ścigacz, 30 min, załoga — 269). W przeciwieństwie do poprzedników *Komet* nie przedzierał się na Atlantyk przez blokadę Royal Navy, lecz korzystając z przyjaznej pomocy władz Związku Sowieckiego, opłynął od północy Europę i Azję, przepro-



◀ *Admiral Hipper* podczas wypływania na kolejny korsarski rajd na Atlantyku / ze zbiorów S. Breyera

◀ *Heavy cruiser Admiral Hipper steaming out for another Atlantic commerce raid / S. Breyer coll.*



▲ ***Admiral Hipper*** **wpływający do fiordów norweskich, które były bazą wypadową do działań korsarskich na Atlantyku** / ze zbiorów S. Breyera

▲ *Heavy cruiser Admiral Hipper puting to sea from the Norwegian fjords, that became the jumping point for the mid-Atlantic commerce raids / S. Breyer coll.*

wadzony przez lody Arktyki dzięki sowieckim lodołamaczom i 6 września wpłynął na Pacyfik, gdzie nikt w owym czasie nie spodziewał się niemieckiego krążownika pomocniczego. Do końca 1940 roku *Komet* zatopił dwa statki. 3 grudnia, jako ostatni w 1940 roku rajder, opuścił Gdynię *Kormoran* (8736 BRT, 18 w., uzbrojenie typowe dla rajderów, załoga — 400 ludzi).

Jak wynika z powyższych informacji, Kriegsmarine bardzo intensywnie rozwijała krążownicze działania korsarskie. Ich efektem było zatopienie lub zdobycie w roku 1940 aż 42 statków i wprowadzenie sporego zamieszania w żegludze Sprzymierzonych, szczególnie na środkowym i południowym Atlantyku i na Oceanie Indyjskim, gdzie dotychczas statki brytyjskie czuły się zupełnie bezpiecznie.

Charakterystycznym dla tego rodzaju operacji był fakt, że wszystkie rajdery przedarły się przez brytyjską blokadę niezauważone i że żaden z nich nie został wykryty w okresie całego roku 1940 (zatopienie pancernika *Admiral Graf Spee* miało miejsce w 1939 roku).

W efekcie działań niemieckich rajderów Royal Navy musiała wysyłać patrole ciężkich okrętów wojennych w dalekie regiony, w celu tak poszukiwania i niszczenia rajderów, jak i dla ochrony własnych linii żeglugowych.

Nic dziwnego, że biorąc pod uwagę przedstawione wyżej efekty wypraw korsarskich, dowództwo Kriegsmarine szykowało dalsze działania tego typu.

W dniu 23 października 1940 roku o godzinie 8.30 pancernik kieszonkowy *Admiral Scheer* — bliźniaczy okręt pancernika *Admiral Graf Spee* — wyszedł z Gdyni i przez Kanał Kiloński ruszył na korsarski rajd. W dniach od 30 października do 1 listopada, korzystając ze złej pogody i trwających długo w tym rejonie nocy, *Admiral Scheer* przedarł się na Atlantyk niezauważony przez okręty brytyjskie. W kilka dni później otrzymał informację (dostarczoną przez niemiecki wywiad) o wyjściu w dniu 27 października z Halifaxu konwoju HX–84, liczącego aż 37 statków. Jego eskortę stanowił jedynie krążownik pomocniczy *Jervis Bay*, uzbrojony w sześć dział kalibru 152 mm.

Uzbrojenie takie mogło okazać się skuteczne w spotkaniu z niemieckim rajderem, ale nie z pancernikiem wyposażonym w sześć dział 280 mm, 8 dział 150 mm i szereg mniejszych. Nic więc dziwnego, że gdy *Admiral Scheer* zaatakował, dowódca krążownika *Jervis Bay*, komandor Edward Fegen, wydał rozkaz rozproszenia konwoju, a sam ruszył do beznadziejnej walki z wielokrotnie silniejszym przeciwnikiem. Dzięki bohaterskiej postawie komandora niemiecki okręt zdołał zatopić jedynie pięć statków i poważnie uszkodzić dwa dalsze.

Wartym odnotowania dla polskiego Czytelnika jest fakt, że w konwoju HX–84 płynęły dwa statki pod polską banderą: *Morska Wola* pod dowództwem kpt. Jerzego Mieszkowskiego i *Puck* pod dowództwem kpt. Janusza Piekarskiego.

Cytowane poniżej fragmenty raportów obu kapitanów są niezwykle lakoniczne i absolutnie nie oddają grozy sytuacji, jednakże warto je przytoczyć. Czytelnicy obdarzeni odpowiednią wyobraźnią mogą ocenić olbrzymi kontrast zachodzący między pełnym najwyższego dramatyzmu przebiegu wydarzeń, a suchym jego zapisem.

Pierwszy z cytatów dotyczy *Morskiej Woli*, drugi natomiast *Pucka*. Oto one:

„28.10 godz. 15.15 wyjście z Halifaxu: Podróż w konwoju „HX–84" składającym się z 37 statków (wśród nich *Puck*). 2.11 o godz. 8.00 od uderzenia silnych fal została zniszczona szalupa nr 2. 5.11 godz. 16.50 atak na konwój przeprowadził *Admiral Scheer*. Konwój uległ rozproszeniu. Ucieczka i samotna podróż. 13.11 sztormowe fale zalewały lewy trap. Przechyły boczne dochodziły do 40°. 14.11 godz. 13.28 wejście do Belfastu. Postój na kotwicy".

Odnośnie *Pucka* widnieje zapis:

„29.10 godz. 8.30 wyjście z Sydney (NS) [Nowa Szkocja — A.P.]. Podróż w konwoju. 5.11 o godz. 16.50 atak na konwój nieprzyjacielskiego krążownika *Admiral Scheer*. Rozwiązanie konwoju. Prędkość maksymalna. Pogotowie ppoż. i szalupowe. Ucieczka trwała do godz. 20.00 w dn. 6.11. Statek osiągnął prędkość 8,1–8,5 węzła. Kurs zmienny w zależności od ruchów nieprzyjaciela. 8.11 o godz. 18.00 spotkano opuszczony, pływający wrak tankowca (nie zdołano ustalić jego nazwy). 10.11 — sztorm. Wielkie masy wody wlewały się przez dziób na pokłady powodując uszkodzenia. 12.11 o godz. 21.10 wejście do ujścia rzeki Clyde"[24].

Przedstawione wyżej operacje zarówno rajderów, jak też i pancernika *Admiral Scheer* obrazują sytuację panującą na oceanach całego świata w zakresie działań niemieckich jednostek nawodnych. Zgodnie z zakresem tematycznym niniejszej publikacji pominięte zostały tu ofensywne działania niemieckiej floty podwodnej, a zainteresowanych tą tematyką Czytelników odsyłam do innych pozycji wydawniczych[25].

O znaczeniu działań korsarskich może najlepiej świadczyć uwaga komandora S. W. Roskilla w książce The War

[24] Sawicki J. K., *Podróże polskich statków 1939–1945*, Gdańsk 1989, s. 415.

[25] Między innymi wyczerpujące opisy działań niemieckich okrętów podwodnych można znaleźć w książce: Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, Tom I–IV, Warszawa 1999–2002.

at Sea 1939–1945, który pisze, że przerwanie na dwa tygodnie dostaw ze Stanów Zjednoczonych do Wielkiej Brytanii (po rozgromieniu konwoju HX–84 odwołano kilka kolejnych transatlantyckich konwojów i dopiero 17 listopada ruszył następny, HX–89 — przyp. A.P.) było znacznie większym nieszczęściem dla walczącego kraju niż utrata statków konwoju HX–84. O skutkach, jakie wywoływało zaburzenie rytmu transportów morskich przez Atlantyk, Niemcy doskonale wiedzieli i dlatego szykowano dalsze operacje tego typu.

Po zakończeniu operacji „Juno" jedynymi nieuszkodzonymi ciężkimi niemieckimi okrętami były: *Admiral Scheer* i *Admiral Hipper*. Ponieważ na pancerniku *Admiral Scheer* trwał w tym czasie remont silników napędowych, jedynym okrętem, jaki teoretycznie mógł wyjść w morze na korsarski rajd, był ciężki krążownik *Admiral Hipper*.

Pod koniec pobytu *Hippera* w stoczni, w dniu 4 września 1940 roku, nastąpiła na krążowniku zmiana dowódcy. Komandora Heye, który został awansowany na szefa sztabu dowódcy sił morskich na Bałtyku, zastąpił komandor Wilhelm Meisel. Był on — podobnie jak Heye — oficerem w czasie I Wojny Światowej. Posiadał duże doświadczenie w operacjach krążowniczych, bowiem w latach 1915–1917 był adiutantem i oficerem torpedowym na rajderze *Möwe*. Pełnił też służbę na krążowniku liniowym *Moltke* pod dowództwem wiceadmirała Hippera.

W tym czasie Hitler planował zmasowany desant na Wielką Brytanię. Operacja ta otrzymała kryptonim „Seelöwe" (Lew morski). W operacji tej dość specyficzną rolę miał odegrać ciężki krążownik *Admiral Hipper*. Dla tego okrętu przewidziano samotny wypad na Atlantyk, przy czym *Hipper* miał wyznaczoną podwójną rolę... Po pierwsze miał — po przedarciu się na Atlantyk — poszukiwać i topić na oceanie możliwie dużą ilość statków, zarówno płynących samotnie, jak i w konwojach. Po drugie miał pełnić rolę specjalnej „przynęty". Chodziło o to, aby Admiralicja brytyjska, po zorientowaniu się, że na Atlantyku grasuje niemiecki ciężki krążownik, wysłała z baz na terenie Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii jak najwięcej ciężkich okrętów w pogoni za *Hipperem*, podobnie jak miało to miejsce w czasie korsarskiego rajdu *Admirała Grafa Spee*. Po odciągnięciu głównych sił Home Fleet na dalekie akweny oceaniczne, należało się również spodziewać wysłania szeregu lżejszych jednostek, takich jak lekkie krążowniki i niszczyciele, dla osłony będących w drodze konwojów.

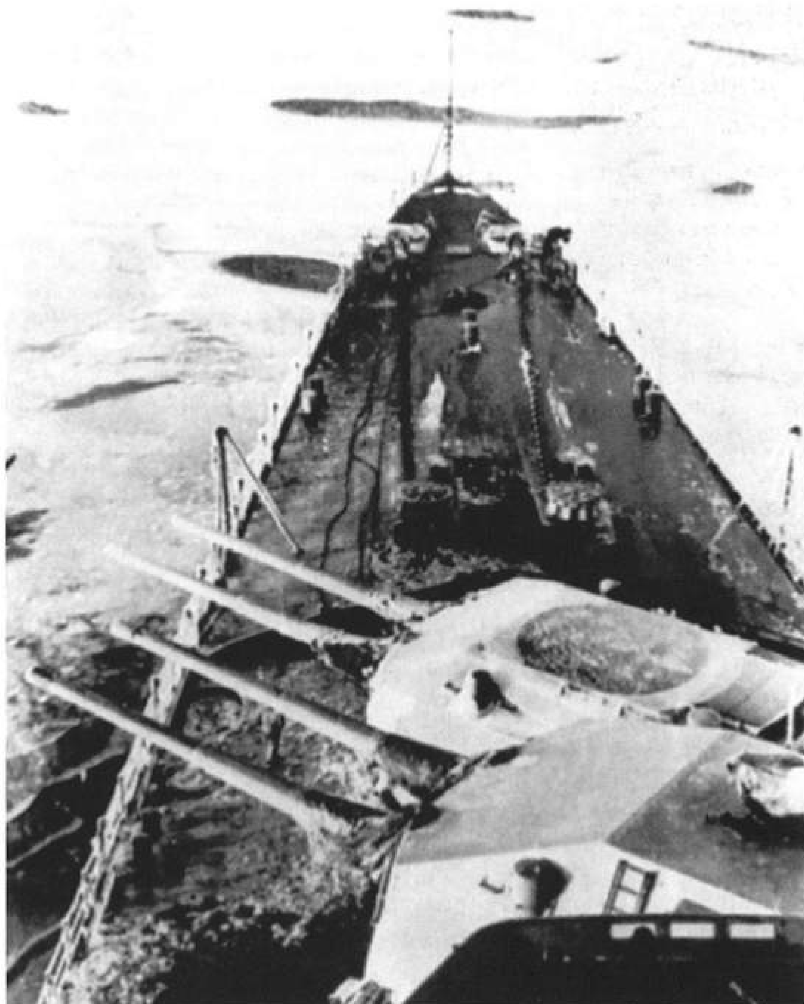
I wówczas, korzystając ze znacznego ogołocenia wód kanału La Manche i brytyjskich wód przybrzeżnych na Morzu Północnym, Hitler planował rozpoczęcie desantu na Wielką Brytanię.

Dwa dni przed głównym uderzeniem przez Kanał La Manche miał nastąpić symulowany desant na wybrzeże Szkocji w rejonie Aberdeen — Newcastle. Przewidywano w nim udział trzech, będących jeszcze do dyspozycji, lekkich krążowników, flotylli torpedowców oraz szeregu innych, raczej niewielkich jednostek. Z czterech portów, z Bergen, Stavanger, Årendal oraz z ujścia Elby i Wezery miały wyjść cztery konwoje, złożone z dziesięciu transportowców i czterech dużych statków pasażerskich: *Europa*, *Bremen*, *Gneisenau* i *Potsdam*. Tą prowizoryczną akcję określono kryptonimem „Herbstreise" (Jesienna podróż).

W ramach przedstawionych wyżej operacji wymienione statki miały załadować wojsko w południowych portach norweskich. Wiadomość o załadunku takiej masy żołnierzy — jak należało się spodziewać — powinna dotrzeć kanałami wywiadowczymi do Wielkiej Brytanii. Następnie statki te miały pod osłoną nocy wyładować zaokrętowane w dzień oddziały i wyjść w morze puste. Po sformowaniu konwojów statki te — eskortowane przez lekkie jednostki Kriegsmarine — miały skierować się ku wschodnim wybrzeżom Szkocji. W ciągu kolejnej nocy przewidywano powrót konwojów do punktów wyjścia, aby kolejnej nocy ewentualnie powtórzyć te same manewry[26].

W ramach planowanych akcji krążownik *Admiral Hipper* otrzymywał kilkakrotnie rozkaz ostatecznej gotowości do wyjścia na szerokie przestrzenie oceanu. Za każdym jednak razem rozkaz odwoływano. Tak było dnia 12 września, podobnie 15 i 17 września[27]. W tej sytuacji nic dziwnego, że wśród całej załogi krążownika rosło napięcie nerwowe, co nie wpływało korzystnie na morale marynarzy. Wreszcie 24 września nie odwołano rozkazu wyjścia w morze i *Hipper* opuścił Kilonię. Parę dni wcześniej ruszyły na uprzednio wyznaczone pozycje na Atlantyku zbiornikowce zaopatrzeniowe: *Friedrich Breme* (10.397 BRT) oraz *Thorn* (ex norweski *Ruth* — 5486 BRT).

Tym razem pech prześladował *Hippera*. Po dwóch drobniejszych awariach w instalacjach kierowania og-



▼ **Dziobowe wieże *Hippera* z wymalowanym znakiem szybkiej identyfikacji dla lotnictwa w postaci czerwonego okręgu, prawdopodobnie podczas operacji „Nordmark"** / ze zbiorów A. Jarskiego

▼ ***Forward main battery turrets of the heavy cruiser Admiral Hipper with an aerial quick identification sign (red circles) painted on their tops, probably during the Operation Nordmark*** / *A. Jarski coll.*

[26] Pertek J., *Od Reichsmarine do Bundesmarine*, Poznań 1966, s. 169–170.

[27] Brennecke J., op. cit., s. 141–142.

▶ *Admiral Scheer* podczas wypadu na Atlantyk, sfotografowany z pokładu jednostki zaopatrzeniowej / via Autor

▶ *Heavy cruiser Admiral Scheer during the mid-Atlantic commerce raid, photographed from the auxiliary supply ship / via Author*



niem głównej artylerii, naprawionych siłami obsługi, na wodach Skagerraku w południe 25 września pękł wał pompy chłodzącej skraplacz prawoburtowego zespołu turbinowego.

Natychmiast wyłączono ten zespół z ruchu, wobec czego maksymalna prędkość znacznie spadła: z 32 do 27 węzłów. Naprawa awarii siłami załogi była niemożliwa, na okręcie nie było zapasowego wału pompy, a w takim stanie *Hipper* nie mógł płynąć na korsarski rajd.

Krążownik obowiązywała całkowita cisza radiowa, zatem komandor Meisel zdecydował, że wystartuje wodnosamolot, który dostarczy do Alborga pisemny meldunek o sytuacji i następnie zostanie on przesłany do dowództwa Kriegsmarine.

Odpowiedź nadeszła już o 16.35 i *Hipper* skręcił do Kristiansand, dokąd pośpiesznie wysłano samolotem zapasowy wał. Awaryjny remont wykonano niemal błyskawicznie i w nocy z 26 na 27 września krążownik, eskortowany przez trzy torpedowce, ponownie wyruszył w przerwany rajd.

Dzień 27 września był bardzo burzliwy w rejonie, przez który przedzierał się *Hipper*. Początkowa siła wiatru, wynosząca 6–8°B rosła coraz bardziej, aby osiągnąć 9–11°B. Spowodowało to konieczność zmniejszenia prędkości krążownika i równoczesnego odesłania torpedowców eskorty.

W nocy z 27 na 28 września, gdy sztormujący *Hipper* znajdował się na wysokości Scapa Flow, nastąpiła kolejna, jeszcze poważniejsza awaria. Oto bowiem wskutek ciągłych drgań całego kadłuba krążownika, spowodowanych gwałtownymi uderzeniami sztormowych fal, pękł główny rurociąg oleju smarnego łożysk prawego zespołu turbinowego. Masa oleju pod wysokim ciśnieniem trysnęła na rozgrzany kadłub turbiny, co spowodowało natychmiastowe jej zapalenie.

Pożar w siłowni będącego w morzu okrętu jest niezwykle groźny i w tym wypadku bardzo trudny do opanowania, ponieważ podsycany wciąż dopływającym olejem. Po drugie miał miejsce bardzo znaczny ubytek oleju smarnego w zbiorniku, a bez odpowiedniej jego ilości niemożliwa jest dalsza praca zespołu. Po trzecie wreszcie, szalejący w prawoburtowej siłowni pożar powodował poważne zniszczenia.

Ostatecznie pożar został ugaszony. Przy akcji tej odznaczyła się grupa członków załogi siłowni, z kapitanem Kirschsteinem na czele. Zostali oni później odznaczeni Żelaznymi Krzyżami I klasy, jako pierwsi w czasie tej wojny członkowie załóg maszynowych.

Admiral Hipper w tym stanie nie nadawał się do kontynuowania jakiegokolwiek działania na morzu, unieruchomiony bowiem został również znajdujący się w tym samym pomieszczeniu siłownianym lewoburtowy zespół turbinowy, uszkodzony w czasie pożaru.

Czynny był jedynie zespół środkowy, ale osiągana prędkość drastycznie spadła. Oprócz tego, po ugaszeniu pożaru, istniało bardzo poważne zagrożenie dla prawoburtowego zespołu turbinowego, ponieważ prąd wody, omywający kadłub płynącego okrętu, obracał śrubę unieruchomionego zespołu, co powodowało również obracanie się, przez przekładnię, samych turbin. A że z powodu awarii, łożyska turbin nie były smarowane, sytuacja taka groziła całkowitym zniszczeniem całego zespołu.

W tej sytuacji należało odłączyć śrubę od przekładni i turbin, co w zaistniałej sytuacji było niezwykle trudnym zadaniem i udało się dopiero o 2.35, po dwugodzinnej, wytężonej i niebezpiecznej pracy.

Niesprawny *Hipper* wszedł po kilku godzinach do fiordu Kors (nieopodal Bergen), a po ustąpieniu sztormu ruszył do Kilonii, gdzie dotarł 30 września. Remont zlecono stoczni Blohm & Voss w Hamburgu, gdzie *Hipper* stał niemal cały miesiąc, aż do 28 października. Następnie przez Kanał Kiloński przeszedł na Bałtyk, gdzie odbywał konieczne próby postoczniowe. 17 listopada powrócił do Kilonii, gdzie przez parę dni odbywał się przegląd wszystkich mechanizmów oraz usuwano wszystkie zaobserwowane w czasie prób usterki, a następnie roz-

poczęto zaopatrywanie okrętu przed czekającą go kolejną, korsarską operacją.

W tym czasie Hitler zrezygnował z przeprowadzenia desantu na Wielką Brytanię, a 27 października wyszedł na Atlantyk *Admiral Scheer* (o czym uprzednio wspomniano).

Pierwszy atlantycki wypad *Admirala Hippera*

Pod koniec października 1940 roku sytuacja w zakresie wojny na morzu zmieniła się dość radykalnie. Po pierwsze — zrezygnowano z operacji „Seelöwe", czyli przed *Hipperem* stało już tylko jedno zadanie — zwalczanie brytyjskiej żeglugi oceanicznej. Natomiast na oceanach całego świata, na Atlantyku, Oceanie Indyjskim, a nawet na Pacyfiku operowały niemieckie rajdery, odnosząc sukcesy i wprowadzając znaczne zamieszanie w dostawach z kolonii brytyjskich do metropolii.

Wywiad niemiecki dość dokładnie rozpracował brytyjski system konwojowy. Co cztery dni — niemal regularnie jak w zegarku — wychodziły z Halifaxu konwoje, składające się z 30–40 statków o przeciętnej pojemności około 5000 BRT. Płynęły one z niewielką prędkością około 7–8 węzłów i pod osłoną bardzo słabej nieraz eskorty. Większe okręty były bowiem w tym okresie bardzo zaangażowane w walki na Morzu Śródziemnym i utrzymanie zaopatrzenia dla Malty, stanowiącej niezwykle ważny punkt strategiczny w tym rejonie.

Przejście konwojów transatlantyckich przez ocean trwało około 12 dni, wobec tego można było przewidywać równoczesną obecność trzech konwojów na Atlantyku w odległości około 800 mil jeden od drugiego.

Licząc się ze słabą eskortą, którą najczęściej stanowił krążownik pomocniczy oraz kilka mniejszych jednostek osłony przeciwpodwodnej, ciężki krążownik, który po przedarciu się na otwarty ocean odnalazł i zaatakował jakikolwiek z konwojów HX (Halifax — United Kingdom) mógł liczyć na bardzo poważny sukces.

27 listopada *Admiral Hipper* był gotowy do wyjścia w morze na korsarski rajd i Grossadmirał Raeder nadesłał specjalny rozkaz w związku z planowaną operacją, której nadano kodową nazwę „Nordseetour".

Zaopatrzenie w morzu (przede wszystkim w paliwo) miało w przypadku krążownika *Admiral Hipper* pierwszorzędne znaczenie ze względu na znacznie większe, niż zakładane przez konstruktorów, zużycie tegoż paliwa, szczególnie przy większych prędkościach (a co za tym idzie niezbyt duży zasięg). A utrzymanie znacznej prędkości, szczególnie w czasie fazy przedzierania się przez brytyjską blokadę, było bardzo istotne, dawało bowiem znaczną szansę na powodzenie operacji.

W tym celu 22 listopada wyszedł w morze zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty *Dithmarchen*, który miał zająć umówioną pozycję wyczekiwania w kwadracie AJ12 (w pobliżu południowego cypla Grenlandii). Współdziałać z nim miały dodatkowo trzy zbiornikowce: *Friedrich Breme* i *Thorn* bazujące w portach zachodniej Francji oraz *Adria*, która znajdowała się w Trondheim.

Na marginesie opisywanej korsarskiej wyprawy *Hippera* warto zwrócić uwagę na generalny problem zaopatrywania w morzu, stojący przez Kriegsmarine podczas II Wojny Światowej. Dotyczyło to zarówno rajderów, operujących na odległych akwenach oceanicznych, wypadów okrętów wojennych, jak też — szczególnie w późniejszym okresie wojny — U-bootów.

Wracając do zaopatrzeniowców *Hippera*... *Dithmarchen* był typowym przedstawicielem tego typu jednostek zbudowanych w latach 1936–38 dla Kriegsmarine i przeznaczonych do współpracy w korsarskich wypadach rajderów, czy też ciężkich okrętów wojennych.

Dithmarchen zwodowany został 12 czerwca 1937 r. w stoczni F. Schichau GmbH w Gdańsku, a wykończony w stoczni Kriegsmarine Werft w Wilhelmshaven i przekazany do służby 20 lipca 1938 r. Posiadał on napęd turbinowy (2 zespoły turbinowe typu Wagner o łącznej mocy 23 065 KM, 2 kotły typu Wagner, p = 45 barów, 2 śruby), który nadawał mu znaczną prędkość, wynoszącą 21,1 w.

Statek ten był przystosowany do przewożenia następującego ładunku: 9400 ton paliwa płynnego, 790 ton prowiantu w chłodniach ładownianych, 972 tony różnej amunicji, 208 ton ładunków innego rodzaju. Przy 2530 tonach paliwa kotłowego i prędkości ekonomicznej 15 w. statek miał zasięg 12.500 mil morskich. Uzbrojenie składało się początkowo z 2 × 150 mm, od 1940 roku 3 ×



◄ Zbiornikowiec *Dithmarschen* / ze zbiorów CAW

◄ *Oiler Dithmarschen* / CAW

150 mm, 4 × 20 mm plot, 2 × 37 mm plot, 8 karabinów maszynowych, 1 wodnosamolot. Załoga w czasie pokoju liczyła 22 oficerów + 72 podoficerów i marynarzy, w czasie wojny zaś odpowiednio od 15 + 155 do 15 + 193.

Friedrich Breme to „czysty" zbiornikowiec o pojemności 10.397 BRT, 15.509 tdw, napędzany ośmiocylindrowym silnikiem spalinowym MAN Diesel o mocy 3600 KM, prędkość 12,5 w., zasięg: 19.800 mil morskich przy prędkości 12 w. i zapasie paliwa 981 ton. Załoga — 34 osoby cywilne (oficerowie, marynarze, motorzyści) oraz jeden oficer i 51 podoficerów i marynarzy Kriegsmarine.

Adria — zbiornikowiec o pojemności 6358 BRT, 9498 tdw, napędzany silnikiem czterosuwowym, sześciocylindrowym MAN o mocy 2100 KM, prędkość 10,5 w., uzbrojenie 2 × 75 mm, 3 × 20 mm plot. Załoga: 34 osoby cywilne (oficerowie, marynarze, motorzyści) oraz jeden oficer i 38 podoficerów i marynarzy Kriegsmarine.

Adria w latach 1936–1937 służyła jako zbiornikowiec zaopatrzeniowy lekkiego krążownika *Emden*. W 1945 r. została przekazana Wielkiej Brytanii (*Empire Tageos*), w 1946 r. ZSRR (*Kazbek*), w 1947 r. Polsce, gdzie zbiornikowiec otrzymał nazwę *Karpaty*, a w 1958 został przekazany na złom.

Thorn — ex norweski zbiornikowiec, przejęty przez Niemców po zajęciu Norwegii. Zbudowany w 1932 roku w Szwecji, pojemność 5486 BRT, 8230 tdw, napędzany dwoma silnikami spalinowymi B&W czterotakt, sześciocylindrowymi (moc nieznana), prędkość 11,5 w., zasięg 19.000 mil morskich przy prędkości 11 w.[28].

W dniu 27 listopada o godzinie 9.30 *Admiral Hipper* wyszedł z miejsca aktualnego postoju w Holtenau i ruszył przez Kanał Kiloński do Brunsbüttel, gdzie miał zatankować paliwo. Na krążowniku w ostatniej chwili zaokrętowano kilkuosobowy zespół operatorów wywiadu radiowego pod dowództwem kmdr ppor. Schachta i obserwatora z ramienia Seekriegsleitung, którym był kmdr ppor. Hoffmann.

W Brunsbüttel *Hipper* oczekiwał do 30 listopada, ponieważ pogoda była wielce niekorzystna. Panował silny sztorm o sile wiatru 9–10°B, przy jednoczesnej bardzo dobrej widoczności, co zdecydowanie nie sprzyjało tajnemu przejściu przez Morze Północne.

Korzystniejsze warunki ustaliły się dopiero około południa 30 listopada i *Hipper* wyszedł w swój pierwszy korsarski wypad poprzedzany przez Sperrbrecher i eskortowany przez cztery torpedowce oraz samoloty.

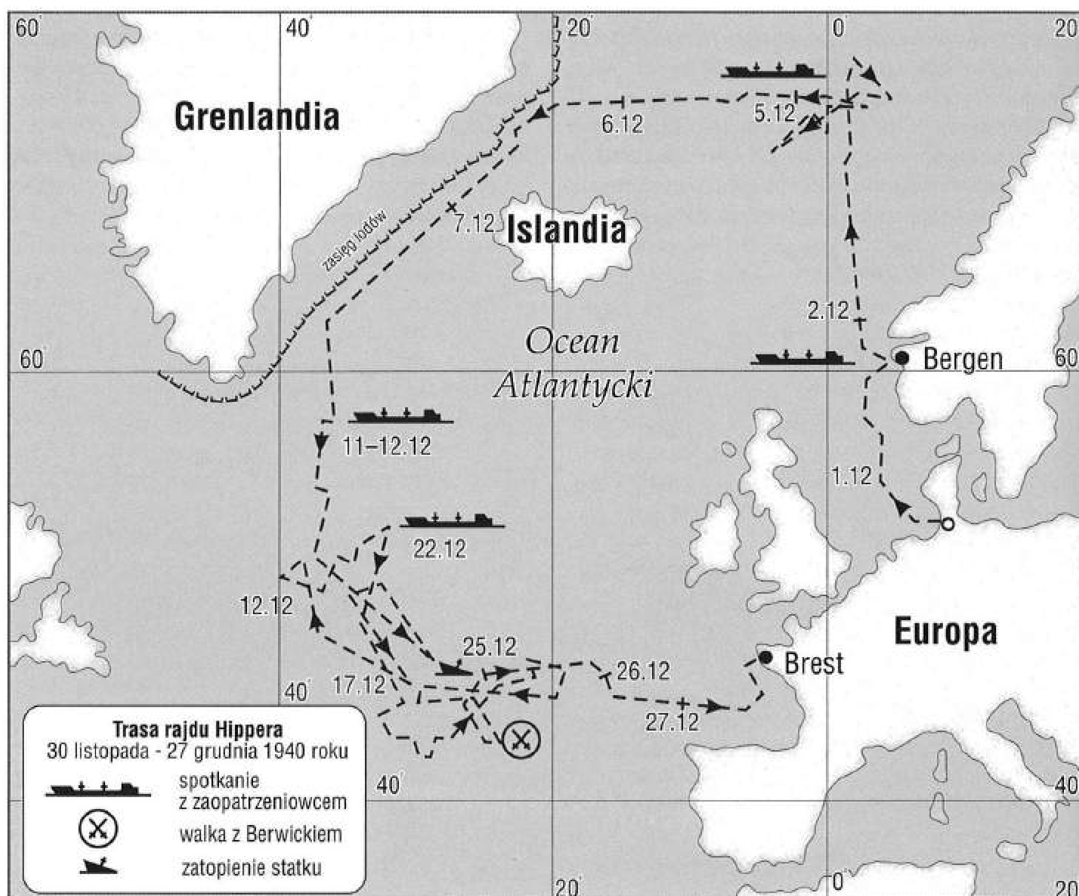
Tymczasem tego samego dnia o godzinie 16.30 Dowództwo Grupy Marynarki Północ (Gruppe Nord) przekazało do Seekriegsleitung następującą wiadomość:

„*Dithmarchen* kwadrat EM39 stop. Poważna awaria siłowni stop. Wydano rozkaz powrotu do Trondheim z prędkością 10 w. Proponujemy natychmiastowe wyjście w morze dwóch zbiornikowców z Francji."

Wycofanie *Dithmarchen* z operacji Nordseetour było wielce niekorzystne dla jej przewidywanego przebiegu. Zbiornikowiec ten był bowiem budowany z przeznaczeniem na specjalistyczną jednostkę zaopatrzeniową, natomiast zbiornikowce, stacjonujące obecnie we Francji, były zwyczajnymi statkami cywilnymi, doraźnie przystosowanymi do pełnienia obowiązków jednostek zaopatrzeniowych. Posiadały one dodatkowo o wiele mniejszą prędkość niż *Dithmarchen* (jak przedstawiono powyżej).

Rankiem 1 grudnia *Hipper* uzupełnił paliwo w Hjeltfiordzie, ze stojącego tam zbiornikowca *Wollin*. Jednocześnie, w jednej z ustronnych zatoczek załoga przystąpiła do... malowania burt i nadbudówek krążownika. Było to malowanie kamuflażowe, polegające na pokryciu bocznych elementów kadłuba nieregularnymi płaszczyznami figur geometrycznych. Ten dość dziwny wzór

[28] Dane wg Gröner E. i inni, *Die deutschen Kriegschiffe 1815–1945*, tom IV, Koblenz 1986, s. 169–171.



miał za zadanie zmylenie zarówno ewentualnego obserwatora, jak też celowniczych ciężkiej artylerii równorzędnego przeciwnika. Jednocześnie kamuflaż ten upodabniał *Hippera* do brytyjskiego krążownika *Liverpool*[29]. Zamalowano również znajdujący się na pokładzie znak rozpoznawczy dla Luftwaffe (swastykę na czerwonym tle).

Zarówno tankowanie, jak i malowanie ukończono jeszcze tego samego dnia i *Hipper* ruszył w dalszą drogę samodzielnie, bez eskorty torpedowców, dla których warunki na morzu były zbyt uciążliwe, panował bowiem dość silny sztorm.

Płynący z prędkością 27 węzłów *Admiral Hipper* przeciął Północne Koło Podbiegunowe późnym rankiem 2 grudnia, a po południu tego samego dnia spotkał się z *Adrią*, oczekującą mniej więcej w połowie drogi między Narwikiem i Wyspą Niedźwiedzią. Nastąpiło kolejne uzupełnianie paliwa przed trudnym „przeskokiem" na Atlantyk, poprzez brytyjską blokadę.

Dwa pozostałe zbiornikowce miały za zadanie oczekiwać w dwu punktach Atlantyku. Jeden z nich, oznaczony kryptonimem „Steil", znajdował się na wodach Zatoki Davisa miedzy Nową Funlandią i przylądkiem Farewell u południowego krańca Grenlandii. Natomiast drugi, o kryptonimie „Spatz", wyznaczono w pozycji 47°30'N i 29°W. W punkcie „Spatz" (wróbel) miał oczekiwać *Thorn*, w punkcie „Steil" (stromy) — *Friedrich Breme*. Na razie jednak oba statki nie dotarły do wyznaczonych punktów i Dowództwo Grupy Północ nie wydawało zezwolenia na rozpoczęcie przez *Hippera* próby przełamania blokady.

Komandor Meisel, oczekując w dryfie na nadejście rozkazu, zastanawiał się jaką wybrać trasę — na północ czy na południe od Islandii. Ostatecznie jednak zdecydował o podjęciu próby przedarcia się przez Cieśniną Duńską, wzdłuż brzegów Grenlandii.

Oczekiwany rozkaz nadszedł 5 grudnia o 17.39 i *Admiral Hipper* natychmiast ruszył kursem zachodnim, prosto w stronę brzegów Grenlandii. W tym rejonie panowała sztormowa pogoda, co sprzyjało niemieckim planom i w nocy z 6 na 7 grudnia *Hipper* przeszedł Cieśninę Duńską, niedostrzeżony przez żaden z brytyjskich okrętów ze składu „Northern Patrol".

Następne dwa dni upłynęły w bardzo silnym sztormie, którego siła dochodziła do 11–12°B. Wzbudzone huraganem fale osiągały, zdaniem niemieckich marynarzy, wysokość 14–15 metrów, a gwałtowne przechyły dochodziły do 30° na burtę. Woda morska wtargnęła do kotłowni i siłowni nawet przez nawiewniki!

Zdecydowanie niekorzystne warunki pogodowe sprawiły, że prędkość marszowa spadła znacząco, a jednocześnie wzrosło gwałtownie zużycie paliwa na milę morską. I tak na przykład 8 grudnia *Hipper* przeszedł zaledwie 250 mil w ciągu doby spalając przy tym, aż 370 metrów sześciennych paliwa[30]. Wskutek tego stawało się coraz bardziej koniecznym kolejne zabunkrowanie oleju opałowego.

Poszukując tankowca, *Hipper* natknął się na niewielki, bo mający pojemność zaledwie 650 BRT, niemiecki statek rybacki *Sachsenwald* (dowódca por. Schütte), który w tym burzliwym regionie pełnił niezwykle uciążliwą służbę pomiarowej jednostki meteorologicznej.

Po odnalezieniu tankowca *Friedrich Breme* oraz przeprowadzeniu przy posztormowej pogodzie przyjęcia 1650 m^3 paliwa, zakończonego o północy z 12 na 13 grudnia, *Admiral Hipper* ruszył na poszukiwanie jednego z konwojów serii HX (Halifax — Wielka Brytania), którego trasa powinna przebiegać — zgodnie z doniesieniami wywiadu — pomiędzy 45° i 50°N.

W przeszukiwanym obszarze Atlantyku nie odnaleziono jednak ani konwoju, ani żadnego samotnego statku. Należało sądzić, że panujące w tym okresie silne sztormy spowodowały przesunięcie trasy konwojów HX bardziej na południe.

W dniu 20 grudnia nastąpiło kolejne spotkanie *Hippera* ze zbiornikowcem *Friedrich Breme* — w pozycji 45°20'N i 30°30'W. Następnego dnia krążownik rozpoczął poszukiwania konwojów SL–58 lub SLS–58, płynących dużym łukiem przez środek Atlantyku z zachodniej Afryki do Wielkiej Brytanii.

21 grudnia po raz pierwszy od wyjścia z Niemiec zapanowała pogoda, która umożliwiała start samolotu obserwacyjnego z krążownika. Późnym rankiem wystartował pokładowy Arado z dwuosobową załogą: por. Nowrat i podoficer Schurmann[31]. Samolot ten jednak nie powrócił na okręt i przepadł bez wieści wraz z załogą.

Dopiero 24 grudnia po południu kolejny samolot zwiadowczy wykrył konwój płynący kursem południowym. Złożony on był z 20 transportowców i udawał się na Bliski Wschód. Konwój oznaczony był kryptonimem WS–5A, a silną eskortę stanowił ciężki krążownik *Berwick*, lotniskowiec *Furious*, dwa lekkie krążowniki — *Bonaventure* i *Dunedin* oraz kilka niszczycieli i korwet.

Hipper podszedł niezauważony do konwoju w nocy 25 grudnia i o godzinie 1.53 wystrzelił trzy torpedy do jednego z okrętów eskorty. Wszystkie z nich chybiły i krążownik oddalił się pośpiesznie. Powróciwszy nad ranem o 6.30 wystrzelono ponownie salwę trójtorpedową do krążownika *Berwick*, jednakże nie opuściły one wyrzutni i o godzinie 6.39 rozpoczęła się walka artyleryjska między dwoma równorzędnymi okrętami.

Hipper jako pierwszy uzyskał kilka bezpośrednich trafień, uszkadzając m.in. dwie wieże artylerii głównej, powodując przebicie kadłuba i zabijając kilku członków załogi. Ogień dział kalibru 105 ciężkiego krążownika niemieckiego uszkodził dodatkowo dwa statki z konwoju, w tym transportowiec *Empire Trooper* (13.994 BRT).

Po nadejściu lekkiego krążownika *Bonaventure* w sukurs *Berwickowi Hipper* przerwał o 7.14 ogień i wycofał się z walki, obawiając się dodatkowo ataków lotniczych z lotniskowca *Furious*.

Ponieważ stan siłowni *Hippera* pozostawiał wiele do życzenia (w czasie rajdu miał miejsce kilka awarii zespołu turbin napędowych) kmdr Meisel zdecydował przerwać korsarski rajd i skierował okręt w stronę Zatoki Biskajskiej i Brestu. Otrzymał na to zgodę z Dowództwa Grupy Marynarki „Zachód", w gestii której znajdował się od 11 grudnia, po przekroczeniu granicy rozdzielającej obszar podległy Grupie Marynarki „Północ" od obszaru Grupy „Zachód".

W kilka godzin po zakończeniu walki z *Berwickiem* *Admiral Hipper* natknął się na płynący samotnie statek *Jumna* (6078 BRT, bandera brytyjska, armator James & Nourse), który zatopiono ogniem artylerii i dodatkowo dwiema torpedami.

Ci z załogi *Jumny*, którzy przeżyli, mogli liczyć jedynie na to, że znajdą ich jakieś okręty brytyjskie, choć było to mocno wątpliwe, ponieważ sygnał radiowy wysłany z zaatakowanego statku został skutecznie zagłuszony przez silną radiostację *Hippera*.

Niemiecki okręt po trwającym 28 dni i zdecydowanie nieudanym korsarskim rajdzie zawinął 27 grudnia do Brestu, natychmiast wchodząc do stoczni na kolejny remont.

▶ **Ciężki krążownik *Blücher* sfotografowany 16 listopada podczas powrotu z poligonu artyleryjskiego, gdzie prowadził ćwiczenia w strzelaniu z dział kalibru 203 mm i 105 mm** / fot. ze zbiorów autora

▶ ***Heavy cruiser Blücher on November 16, 1939, returning from an artillery shooting range, where her 105 and 203 mm guns were fired*** / *Author's coll.*



Blücher

Tragiczny debiut

W skład zespołu Nr 5 niemieckiej floty inwazyjnej skierowanej przeciwko Oslo wchodziły przede wszystkim dwa ciężkie krążowniki: *Blücher*, który dopiero przed pięcioma dniami zakończył próbne rejsy i nawet nie zdążył jeszcze przeprowadzić koniecznych ćwiczeń artyleryjskich czy torpedowych, oraz były pancernik kieszonkowy *Deutschland*, przemianowany po powrocie z niezbyt udanego rejsu korsarskiego na *Lützow* i przeklasyfikowany oficjalnie na ciężki krążownik.

Admirał Erich Raeder, dowódca Kriegsmarine, był zdecydowanie przeciwny skierowaniu tych dwóch okrętów do zaatakowania Oslo. Podejście do tego portu wiodło bowiem przez dość długi fiord, którego szerokość zwężała się powyżej miejscowości Dröbak do niespełna pół mili. Dodatkowo nie było tajemnicą, że właśnie w tej okolicy umieszczone są baterie ciężkiej artylerii nabrzeżnej oraz wyrzutnie torped.

Hitler jednak zdecydował, że Oslo miały zająć — między innymi — właśnie te dwa ciężkie okręty. Uważał on, że powodzenie ryzykownej akcji zapewni zaskoczenie oraz pewne fałszywe sygnały, które miały uśpić czujność Norwegów.

Hitler na pewno nie znał się w ogóle na prowadzeniu wojny morskiej, jednakże uważał się za doskonałego stratega i wierzył w swoje przeznaczenie i opiekę — jak to nazywał — opatrzności. Opinię taką umocniło w nim uzyskane niemal błyskawicznie zwycięstwo w wojnie z Polską.

Tak więc do desantu na Oslo ruszyły następujące okręty: ciężki krążownik *Blücher* (dowódca kmdr Woldag), ciężki krążownik *Lützow* (dowódca kmdr Thiele), lekki krążownik *Emden* (dowódca kmdr Lange), torpedowce: *Möwe*, *Albatros*, *Kondor*, 1. flotylla kutrów trałowych złożona z ośmiu jednostek (dowódca flotylli kmdr ppor. Forstmann) oraz uzbrojone wielorybnicze statki łowcze *Rau 7* i *Rau 8*.

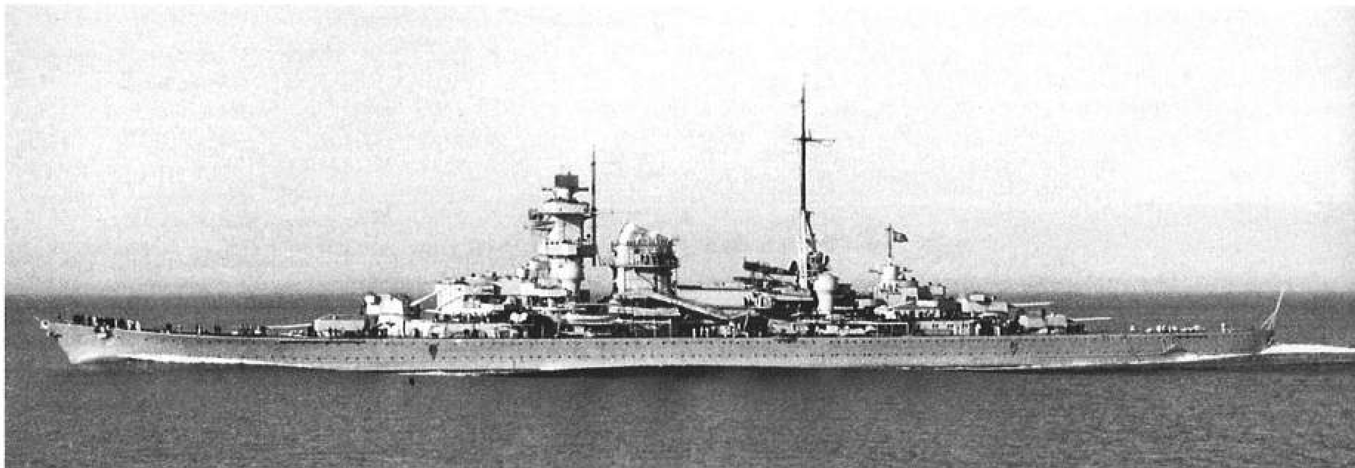
Do zdobycia Oslo wyznaczono oddziały 163. dywizji piechoty pod dowództwem generała Engelbrechta. Część tych oddziałów zaokrętowano na jednostki zespołu, część miała być dostarczona transportem lotniczym po zdobyciu lotniska Oslo-Fornebu, a część wreszcie dostarczona na pokładach statków transportowych, które wyszły z Gdyni 8 kwietnia po południu.

W dniu 6 kwietnia w godzinach nocnych na *Lützowa* zaokrętowano 400 żołnierzy piechoty i 50 ludzi personelu obsługi lotnisk, którzy mieli uruchomić przyjmowanie samolotów transportowych po zdobyciu lotniska Fornebu. Pozostałe oddziały zostały rozparcelowane między *Blüchera* i torpedowce.

Blücher i *Emden* wyszły w morze ze Świnoujścia rankiem 7 kwietnia, a poprzedniego dnia wieczorem opuściły ten sam port trzy trałowce i osiem kutrów trałowych. Około północy z 7 na 8 kwietnia wszystkie okręty zespołu Nr 5 spotkały się w Zatoce Kilońskiej i ruszyły szykiem liniowym na północ.

▼ **Boczne sylwetkowe ujęcie powracającego z poligonu *Blüchera*** / fot. ze zbiorów autora

▼ ***Broadside view of the heavy cruiser Blücher returning from the artillery range*** / *Author's coll.*





◀ *Blücher* na redzie Kilonii, sfotografowany we wrześniu 1939 roku / foto Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

◀ *Heavy cruiser Blücher at the Kiel roadsteads, photographed in September, 1939 / photo Drüppel, A. Jarski coll.*

Dnia 8 kwietnia o godzinie 19.00 spostrzeżono przed dziobem *Lützowa*, który płynął jako drugi za wiodącym *Blücherem*, ślad torpedy. Dzięki natychmiastowemu alarmowi *Lützow* wykonał gwałtowny zwrot i zdołał uniknąć trafienia. Natychmiast też torpedowiec *Albatros* ruszył do ataku, jednakże nie udało mu się wytropić nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego.

Okrętem tym był brytyjski *Trident* (kpt. Sale), który od paru dni patrolował obszar wodny na styku Skagerraku i Kattegatu. Tego samego dnia w południe zatopił on już niemiecki zbiornikowiec *Posidonia* (8036 BRT).

Mimo, że atak *Tridenta* był nieudany, istotnym był fakt dostrzeżenia przez brytyjski okręt podwodny zespołu niemieckich okrętów, w skład którego wchodziły ciężkie okręty i na domiar kurs prowadził na północ. Było to już trzecie ostrzeżenie (po walce *Glowworma* i zatopieniu przez polski okręt podwodny *Orzeł* statku *Rio de Janeiro*), które powinno uświadomić Brytyjczykom rzeczywiste zamiary Niemców.

Tymczasem — jak wspomniano wcześniej — brytyjska Admiralicja wciąż nie był pewna co do niemieckich zamiarów, nie wierząc, że Niemcy zdolni są do złamania neutralności Norwegii, i jej działania były w związku z tym dość chaotyczne...

Pomijając niebezpieczeństwa, czające się na zespół niemiecki w czasie przejścia morzem do wejścia do fiordu Oslo, na podejściu do portu znajdowało się kilka bardzo poważnych przeszkód. Norwegowie bardzo silnie obwarowali fiord wiodący do stolicy kraju. Zresztą trzeba przyznać, że mieli w tym dużą pomoc Natury. Fiord Oslo, powyżej miejscowości Horten, rozdziela się na dwie odnogi, z których prawa wiedzie do Oslo. Wcześniej — na wysokości niewielkiej przystani Tönsberg — znajdują się dwie wysepki: Bolärne i Rauöy. Obie, oddalone od siebie o niecałą milę, zostały ufortyfikowane i na każdej z nich umieszczono baterię dział kalibru 150 mm.

Głównym jednak punktem oporu była wyspa Oscarsholm, rozdzielająca prawą odnogę fiordu Oslo na dwie wąskie cieśniny. Szlak żeglugowy wiedzie wschodnią odnogą, tuż obok dwóch wysepek Kaholm Południowy i Kaholm Północny. Kanał ten nosi nazwę „Cieśnina Dröbak" od miejscowości o tej samej nazwie, leżącej tuż przed rozwidleniem fiordu.

Zarówno na wyspie Oscarsholm, jak i na wysepce Kaholm i na górze nad Dröbak usytuowano szereg baterii dział nabrzeżnych. Na Oscarsholm i na przyległych wysepkach należących do rejonu fortecznego Oscarsborg zamontowano:

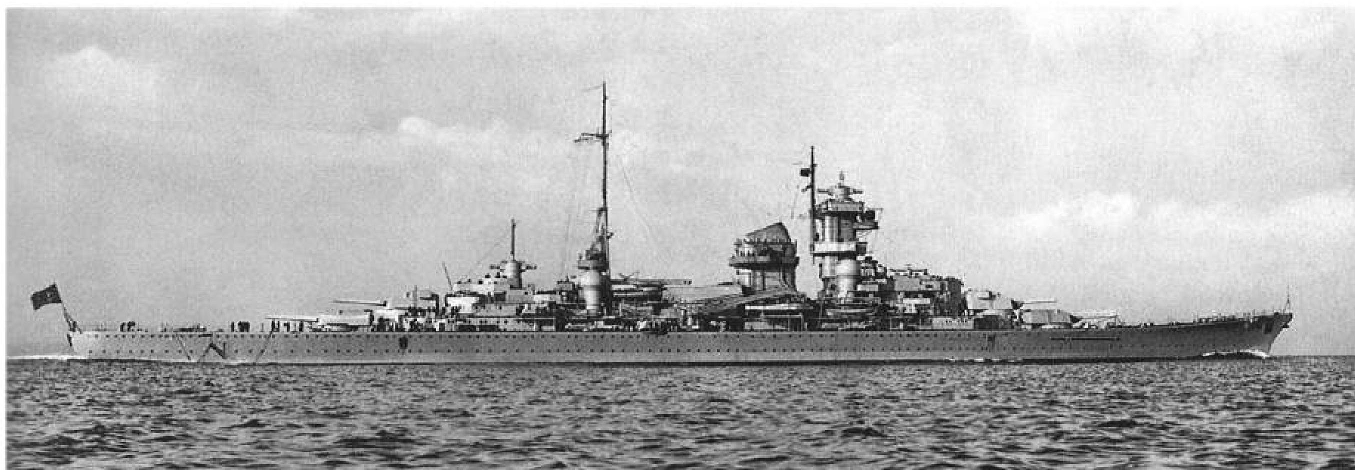
- bateria Kaholm — 3 × 280 mm, 1 × 305 mm, 6 × 57 mm,
- bateria Kopaas — 3 × 150 mm,
- bateria Husvik — 3 × 57 mm,
- bateria Haaoe — 4 × 280 mm, 10 × 120 mm,
- bateria Nesset — 3 × 57 mm,
- wyrzutnia torped Kaholm Południowy — trzy wyrzutnie kalibru 450 mm.

Krótko po północy z 8 na 9 kwietnia na wejściu do fiordu Oslo krążył niewielki norweski patrolowiec *Pol III*. Był to eks-wielorybniczy statek łowczy, który po wybuchu wojny między Niemcami i Francją oraz Wielką Brytanią został przystosowany do działalności patrolowej i strażniczej. Jedynym jego uzbrojeniem było małe działko o kalibrze 47 mm, umieszczone na dziobie.

Gdy marynarz patrolowca *Pol III* dostrzegł w nocnych ciemnościach mijające go w niewielkiej odległości

▼ Ciężki krążownik *Blücher* sfotografowany podczas wypływania z Kilonii na próby morskie. Zdjęcie zostało zrobione pod koniec września lub na początku października 1939 roku i ma usunięte tło, aby utrudnić rozpoznanie akwenu, na jakim zostało wykonane / fot. Klein, ze zbiorów T. Klimczyka

▼ *Heavy cruiser Blücher steaming out of Kiel for sea trials. This photo was taken in late September or early October, 1939, and the backdrop has been obliterated to hinder the area identification / photo Klein, T. Klimczyk coll.*





▲ Ciężki krążownik *Blücher* sfotografowany podczas przejścia na wody norweskie w ramach operacji „Weserübung" / ze zbiorów A. Jarskiego

▲ *Heavy cruiser Blücher on her way to Norwegian waters during Operation Weserübung / A. Jarski coll.*

nieoświetlone sylwetki okrętów, które określono jako niszczyciele, dowódca jednostki, porucznik rezerwy Welding Olsen, rozkazał oświetlić je reflektorem i następnie nadać sygnał: „Podajcie wasze nazwy!". Gdy od mijających okrętów nie nadchodziła odpowiedź porucznik Olsen rozkazał oddać strzał ostrzegawczy przed dziób idącego na czele nierozpoznanego okrętu.

Niemal równocześnie obce okręty otworzyły gęsty ogień, który po kilku minutach wzniecił gwałtowny pożar na patrolowcu *Pol III*.

Porucznik Olsen nie zrezygnował jednak z beznadziejnej walki. Dziobowe działko wciąż strzelało, radiostacja powtarzała wciąż sygnał: „Tu *Pol III*: obce okręty wojenne weszły do Oslofiordu". Nie zrażając się znaczną przewagą wroga porucznik Welding Olsen skierował swój okręcik do bohaterskiej, choć samobójczej szarży wprost ku najbliższemu z wrogów.

Atak ten przyniósł jedynie niewielkie uszkodzenia okrętowi nieprzyjacielskiemu, natomiast *Pol III* zatonął wraz z dowódcą i kilkoma członkami załogi. 14 pozostałych podniósł z wody jeden z wciąż nierozpoznanych napastników.

Zaatakowanym przez *Pol III* okrętem był czołowy torpedowiec niemiecki *Albatros*, płynący jako czwarta jednostka zespołu kontradmirała Oskara Kummetza, który dowodził desantem morskim na Oslo.

Wkrótce po krótkiej walce, w której zatonął *Pol III*, wygaszono wszystkie światła nawigacyjne na trasie do Oslo, co zmusiło Niemców do zmniejszenia prędkości do 7 węzłów.

O godzinie 0.30 niemieckie okręty doszły do trawersu wysepek Bolärme i Ränöy, na których znajdowały się baterie dział kalibru 150 mm. Załogi obu wysp ograniczyły się jedynie do oświetlenia niemieckich okrętów, a gdy te skierowały na wyspy światło potężnych reflektorów, artylerzyści norwescy zostali oślepieni i nie otwarli ognia.

Gdy Niemcy wyszli poza zasięg baterii Bolärme i Ränöyr, admirał Kummetz zatrzymał okręty swego zespołu i na cztery kutry trałowe przeokrętowano 180 żołnierzy, którzy mieli zaatakować obie wyspy od ich północnych, nie bronionych brzegów. Ku Bolärme ruszyły kutry R–22 i R–23, natomiast kutry R–20 i R–24 skierowały się ku Ränöy.

Kilka mil dalej od głównego zespołu odłączyły torpedowce *Albatros* i *Kondor*, kutry trałowe R–17 i R–21 oraz uzbrojony statek łowczy *Rau 7*. Okręty te wiozły 340 żołnierzy, a celem ich ataku był wojenny port Horten.

W porcie tym znajdowały się dwa stare pancerniki obrony wybrzeża *Tordenskjöld* i *Harald Haarfagre*, które co prawda posiadały potężne działa kalibru 210 mm, ale przed paroma miesiącami zostały wycofane ze służby i nie mogły podjąć żadnej akcji. Zdolne natomiast do działań były dwa inne okręty: stawiacz min *Olaf Tryggvason* (dowódca kmdr Tryggve Briseid) i trałowiec *Otra* (rok bud. 1939, 390 t, 13,5 w., 1 × 40 mm plot, 2 × 13 mm plot).

Podczas niespodziewanego niemieckiego ataku *Olaf Tryggvason* zatopił R–17 oraz dość poważnie uszkodził *Albatrosa*, jednakże admirał dowodzący portem Horten skapitulował, co objęło również podległe mu okręty. *Olaf Tryggvason* uległ samozatopieniu, a *Otra* została zajęta przez Niemców.

O godzinie 4.40 pozostałe okręty kontradmirała Kummetza znalazły się na trawersie miejscowości Dröbak. Teraz czekał je najbardziej niebezpieczny odcinek, przejście przez cieśninę Dröbak.

Gdy czołowy okręt, ciężki krążownik *Blücher*, znalazł się w odległości około 600 metrów od baterii norweskich dział o kalibrze 280 mm, z brzegu wysepki Kaholm Południowy potężny reflektor oświetlił kadłub niemieckiego okrętu, a gdy *Blücher* płynął niepowstrzymanie dalej, dowódca rejonu fortecznego Oscarsborg, pułkownik Ericsen, wydał o godzinie 5.19 rozkaz otwarcia ognia.

Już pierwszy pocisk trafił w *Blüchera*, niszcząc nadbudówkę pomostu, zabijając kapitana Hansa Pochhammera i podoficerów obsługi stanowiska dowodzenia artylerii przeciwlotniczej. Drugi pocisk rozbił hangar wodnosamolotu, wzniecając gwałtowny pożar. Równocześnie z innych baterii dział kalibru 155 mm, aż około 20 pocisków trafiło *Blüchera*.

Wszystko to następowało błyskawicznie. W zaledwie dwie minuty od otwarcia ognia *Blücher* wyszedł, co prawda, z pola ostrzału dział głównego kalibru (były one zamontowane w nieobrotowych wieżach), ale dostał się w zasięg dobrze ukrytej, podwójnej wyrzutni torped. Wystrzelone z niej dwie torpedy trafiły *Blüchera* i przypieczętowały jego los w pierwszej akcji bojowej.

Jeden z piechurów, zaokrętowanych na *Blücherze*, tak pisze w swojej późniejszej relacji:

„Nowa detonacja, pierwsza słabsza, druga bardzo silna. *Blücher* wyraźnie drży. Z oddali dochodzący huk milknie. Widocznie nieprzyjacielska bateria już nie strzela. Została zapewne unieszkodliwiona.

Ale *Blücher* także musi być poważnie trafiony. Przez minę? Przez torpedę? Tego nie wiemy, wiemy tylko, że *Blücher* wywalczył sobie przejście. Teraz jednak okręt przechyla się powoli na bok i nie chce się wyprostować"[32].

Żołnierz piechoty, nowicjusz na morzu i okręcie, mógł się nie orientować, co się stało. Jednakże nawet doświadczony oficer marynarki wojennej, komandor Heymann, zastępca dowódcy *Blüchera*, podaje w swym późniejszym sprawozdaniu:

„W tym momencie dały się odczuć dwa krótko po sobie następujące silne wstrząsy okrętu, o których początkowo sądziłem, że zostały spowodowane wejściem na zaporę minową, zaznaczoną na będących do naszej dyspozycji mapach. Dopiero później ustalono, że były to dwa trafienia torpedami, pochodzącymi ze znajdującej

[32] *Die Wehrmacht* 1940, str. 163–164.

się na wyspie Kaholm, wbudowanej w skałę, lądowej wyrzutni torpedowej"[33].

Inny z oficerów krążownika, komandor podporucznik Kurt Zoepffel, tak wspomina ostatnie chwile *Blüchera*:

„Dwa głuche wstrząsy przejęły nas na pomoście strachem. Miny? Torpedy? Okręt otrzymał lekki przechył na lewą burtę. Maszyny przestały działać. Powoli dryfuje nas dalej na północ.

Co się stało? Z najbliższej odległości — najwyżej z 400 metrów — z niewiarygodnie dobrze zamaskowanej, wbudowanej w stromej skale wyrzutni zostały odpalone na przechodzący okręt dwie torpedy. Nie mogły one nie trafić celu. Były to wprawdzie — jak mogliśmy później stwierdzić podczas pobytu w twierdzy — zupełnie przestarzałe modele, ale wykonały całkowicie swą powinność i zadały dumnemu okrętowi śmiertelne rany. Przez wielkie wyrwy od detonacji woda wdarła się strumieniami do okrętu, zmuszając nas do opuszczenia trafionych pomieszczeń"[34].

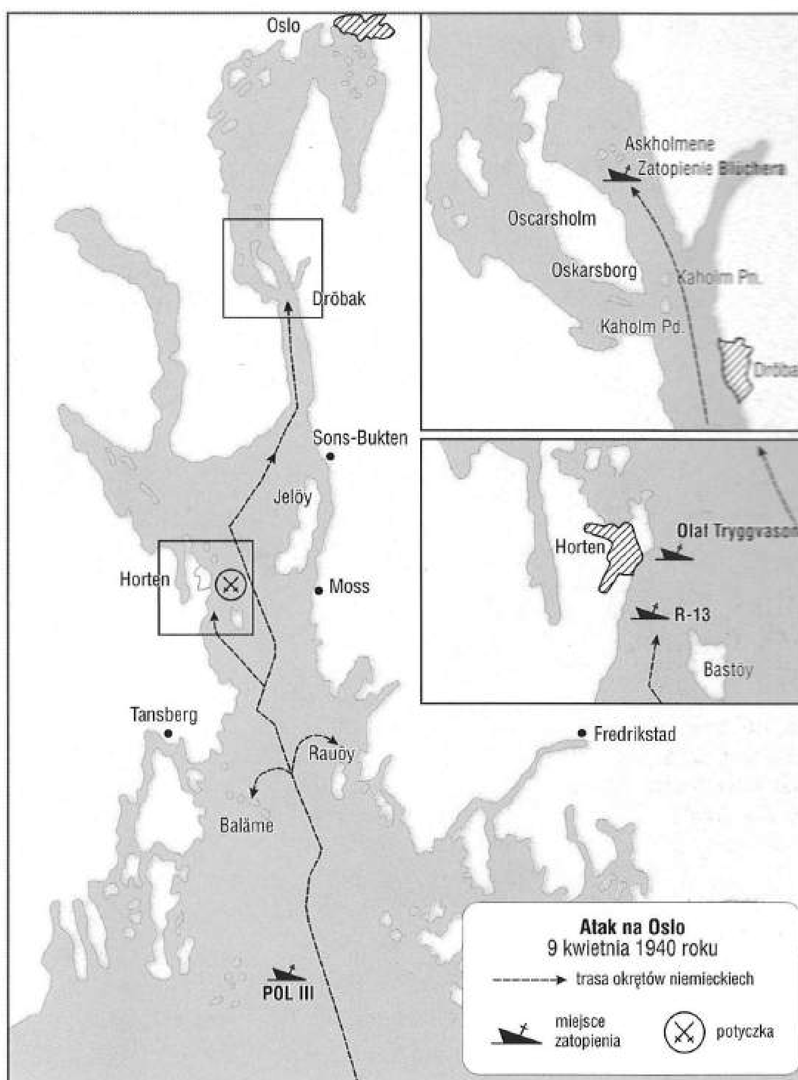
Ginący ciężki krążownik *Blücher* został teraz odcięty od pozostałych okrętów zespołu Nr 5, bowiem zatrzymały się one przed cieśniną Dröbak.

Pociski norweskich dział nabrzeżnych nie oszczędziły również *Lützowa*. Pierwszy z nich zniszczył dziobową wieżę działową, drugi trafił w szpital, a trzeci rozbił dźwig do podnoszenia wodnopłatowca na pokład.

Dowódca *Lützowa*, komandor August Thiele, przejął — jako najstarszy rangą — dowództwo nad zespołem okrętów, który pozostał w rejonie na południe od Dröbak. W pierwszym rzędzie rozkazał wysadzić desant na wschodnim brzegu fiordu, w miejscowości Sons-Bukten, leżącej poniżej Dröbak, naprzeciw północnego krańca wyspy Jelöy. Stąd żołnierze niemieccy mieli ruszyć do ataku na baterie dział 150 mm nieopodal Dröbak. Kutry

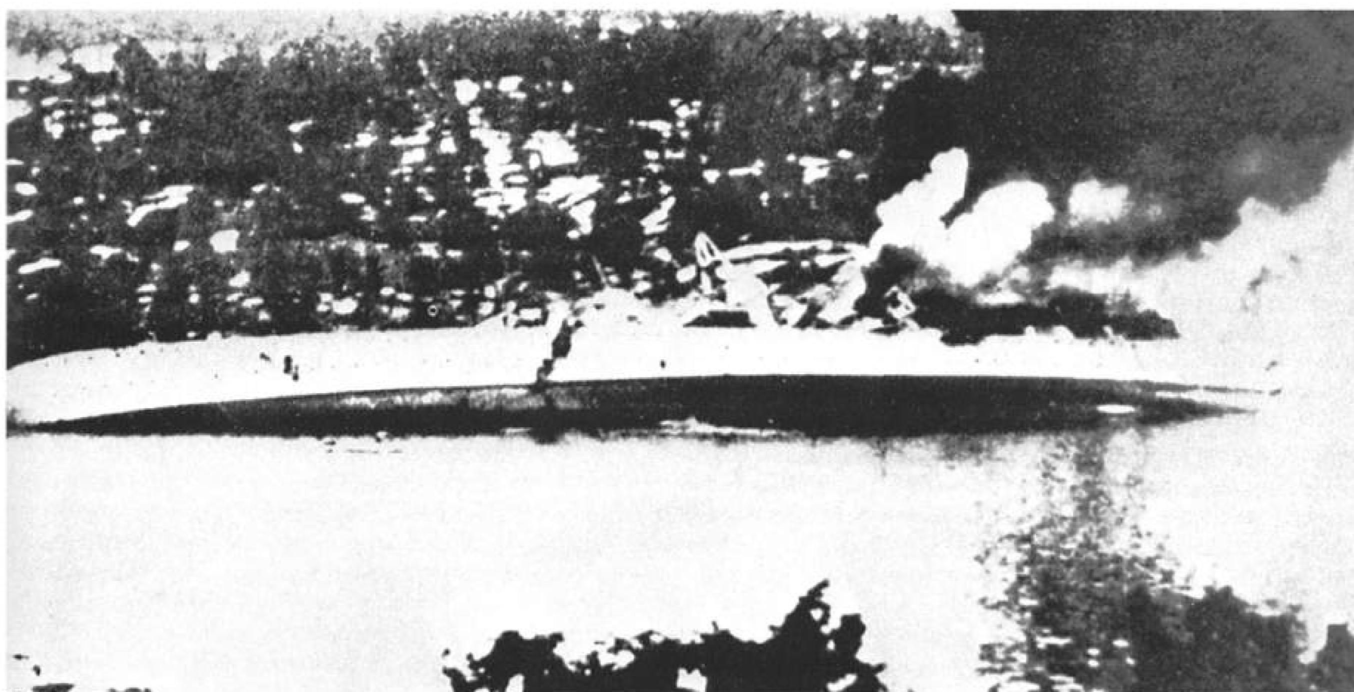
[33] Pertek J., *Napaść morska na Danię i Norwegię*, Poznań 1975, s. 56.

[34] *Die Kriegsmarine erobert Norwegens Fjorde*, Leipzig 1940, s. 86.



▼ Ciężki krążownik *Blücher* tonie około godziny 07:25, podczas próby przedarcia się niemieckiego zespołu do Oslo / ze zbiorów autora

▼ *Heavy cruiser Blücher is sinking at 0725 hrs during the attempt at breaking through with the German task force into Oslo harbor / Author's coll.*



przewiozły do przystani Sons-Bukten 400 żołnierzy z *Lützowa*, dowodzonych przez majora Poncet oraz oddział zaokrętowany na *Emdenie*.

Mimo tragicznej sytuacji dowódca *Blüchera* próbował ratować swój okręt, który płonąc dryfował bezwolnie po wodach fiordu. Jednakże gdy o 6.30 nastąpiła eksplozja magazynu amunicji do dział kal. 105 mm, komandor Heinrich Woldag wydał rozkaz opuszczenia okrętu.

Ponieważ z szalup i motorówek okrętu ostała się tylko jedna, przewieziono nią na ląd jedynie rannych. Wszyscy pozostali, łącznie z dowódcą okrętu i dowódcą zespołu, admirałem Kummetzem, musieli wpław pokonać około 400 metrów, dzielących tonący okręt od brzegu.

O 7.32 *Blücher* skrył się pod wodą. W parę minut później rozległa się jeszcze jedna, tym razem podwodna eksplozja i na powierzchnię wytrysnęła płonąca ropa.

Na *Blücherze* zginęło około 1200 ludzi, a wśród nich spora liczba gestapowców, którzy zostali zaokrętowani na krążownik, aby po zajęciu Oslo rozpocząć urzędowanie w stolicy podbitego kraju.

Walki o Oslo trwały cały dzień. Wobec niepowodzenia floty desantowej na pomoc przyszły wojska spadochronowe. Desant powietrzny na Oslo napotkał na poważne trudności. Dwie kompanie 1. pułku strzelców spadochronowych pod dowództwem majora Ericha Walthera nie mogły być zrzucone na lotnisko Fornebu o świcie 9 kwietnia z powodu panującej gęstej mgły.

Mgła opadła w godzinach przedpołudniowych, ale próba desantu została udaremniona silnym ogniem norweskiej obrony przeciwlotniczej. Wobec tego nad lotnisko nadleciały bombowce i zniszczyły stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Dopiero wtedy nastąpił udany desant i Fornebu zostało opanowane.

Po zdobyciu lotniska nadleciały samoloty transportowe Ju–52, zabierające po 17 żołnierzy i czterosilnikowe Ju–96, mogące przewieźć po 40 żołnierzy. Samoloty przewiozły oddziały 324. pułku piechoty, które dotarły do centrum Oslo.

Czas, jaki upłynął od rozpoczęcia ataku do kapitulacji stolicy, pozwolił Norwegom na ewakuację z Oslo rządu, króla Haakona VII wraz z rodziną oraz skarbu narodowego.

Trzecia kompania 1. pułku Strzelców Spadochronowych pod dowództwem porucznika von Brandisa opanowała wczesnym rankiem 9 kwietnia lotnisko Stavanger-Sola, na którym wylądowały wkrótce samoloty z oddziałami 193. pułku piechoty.



▲ Wieniec złożony na wodzie z pokładu niemieckiego okrętu w miejscu zatopienia *Blüchera* / ze zbiorów CAW

▲ *Garlands laid on the water from German naval ship at a place, where heavy cruiser Blücher sank / CAW*



▶ Razem z *Blücherem* atak na Oslo prowadził ciężki krążownik *Lützow* (ex-*Deutschland*). Dla obu okrętów wypad ten zakończył się niepomyślnie — *Blücher* zatonął, a *Lützow* w drodze powrotnej został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny. Na zdjęciu widoczny jest *Lützow* wlokący się do bazy z na pół oderwaną rufą / ze zbiorów A. Jarskiego

▶ *Another German heavy cruiser, Lützow (ex-Deutschland), spearheaded the German raid into both ships this trip turned sour. Heavy cruiser Blücher was sunk, and Lützow was torpedoed by a British submarine on her way back. This photo shows Lützow limping back to base with her stern almost torn in two / A. Jarski coll.*



▲ Krążownik *Prinz Eugen* wypływający ze stoczni w asyście holowników w stronę redy Heikendorf w Kilonii / ze zbiorów autora

▲ *Heavy cruiser Prinz Eugen steaming out of the shipyard towards the Heikendorf roadsteads in Kiel, assisted by the tugs / Author's coll.*

▼ Podnoszenie łodzi komunikacyjnej na pokład ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* / ze zbiorów autora

▼ *Liaison boat is being hoisted on board of the heavy cruiser Prinz Eugen / Author's coll.*

Prinz Eugen

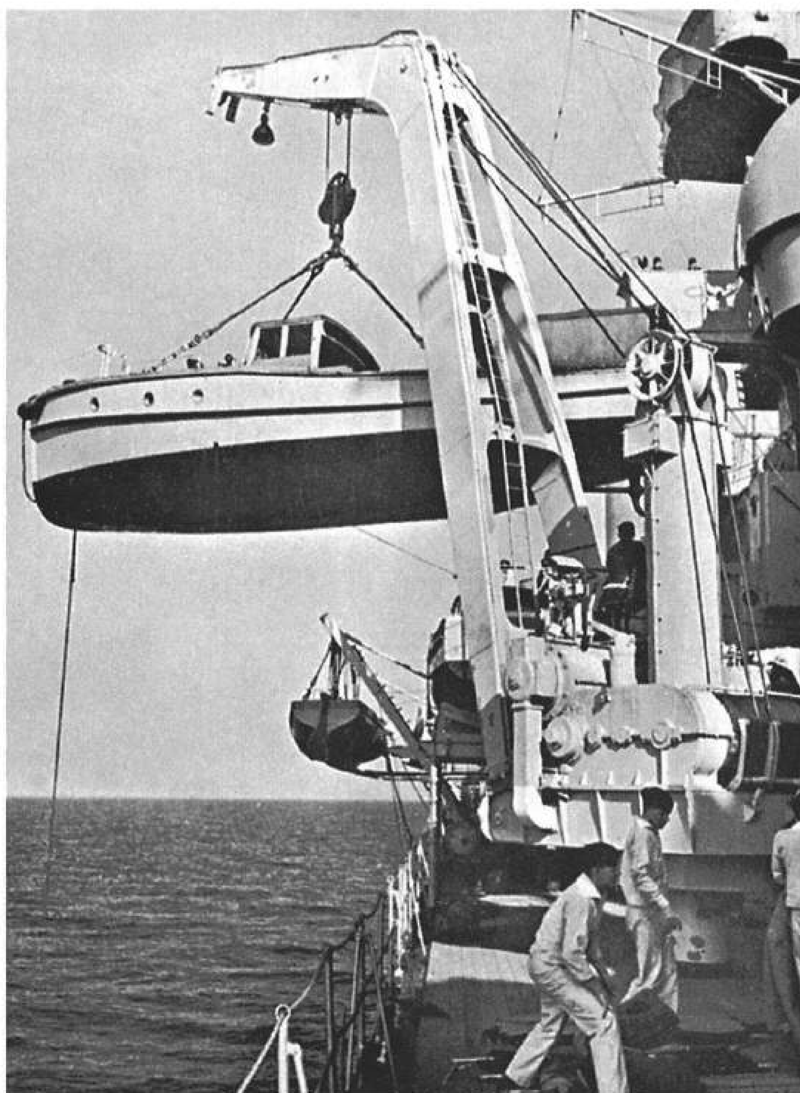
Wybuch wojny zastał krążownik 63/164 *Prinz Eugen* w stoczni w Kilonii. W trakcie prac wykończeniowych, w nocy z 1 na 2 lipca 1940 miał miejsce nalot bombowców brytyjskich na port i stocznię w Kilonii. W czasie tego nalotu krążownik otrzymał dwa trafienia bombami lotniczymi w lewą burtę, w wyniku czego odniósł uszkodzenia, które jednak okazały się niezbyt groźne (zniszczona motorówka, przerwane kable zasilania dział i drobne uszkodzenia kadłuba).

W dniu 1 sierpnia nastąpiło uroczyste podniesienie bandery i wcielenie krążownika do Kriegsmarine. Dowódcą został komandor Helmuth Brinkmann, który wstąpił do Kaiserlische Marine w 1913 roku, a w czasie I Wojny Światowej służył na okrętach liniowych, krążownikach i torpedowcach.

W ciągu następnych miesięcy trwało intensywne przygotowanie okrętu do planowanych zadań, którymi były głównie — podobne jak w przypadku innych krążowników typu *Admiral Hipper* — działania korsarskie w dalekich, oceanicznych rajdach.

Kalendarium przygotowań i ćwiczeń przedstawiało się następująco:

- 2–17.08.40 — przyjmowanie na okręt różnego rodzaju sprzętu, zapasów, części zamiennych itp.,
- 18.08 — załadunek amunicji różnych kalibrów,
- 19.08 — kompensacja (oznaczanie dewiacji) kompasów,
- 21.08 — wizytacja kontradm. Schmundta, dowódcy zespołu krążowników,
- 22.08 — wyjście w morze z Kilonii,
- 23.08 — wejście do Gdyni (Gotenhafen),
- 27.08 — próba mili pomiarowej i zużycia paliwa,
- 3.09 — pierwszy start wodnosamolotów,
- 10.09 — próby odbiorcze dla EKK,
- 17.09 — ćwiczenia z okrętami podwodnymi (próby urządzeń hydrolokacyjnych),
- 18.09 — ćwiczenia tankowania paliwa w morzu ze zbiornikowca *Ermland*,
- 13–15.10 — ćwiczenia artyleryjskie,
- 1.11 — próby urządzeń tłumiących przechyły,
- 3.11–13.12 — pobyt w stoczni, ostateczne prace wykończeniowe,
- 17–18.12 — próby prędkości przy 74% ładunku (osiągnięto 33,5 węzła).



▶ Inspekcja ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* przez wielkiego admirała Raedera / ze zbiorów CAW

▶ *Great Admiral Reader is inspecting heavy cruiser, probably Prinz Eugen / CAW*

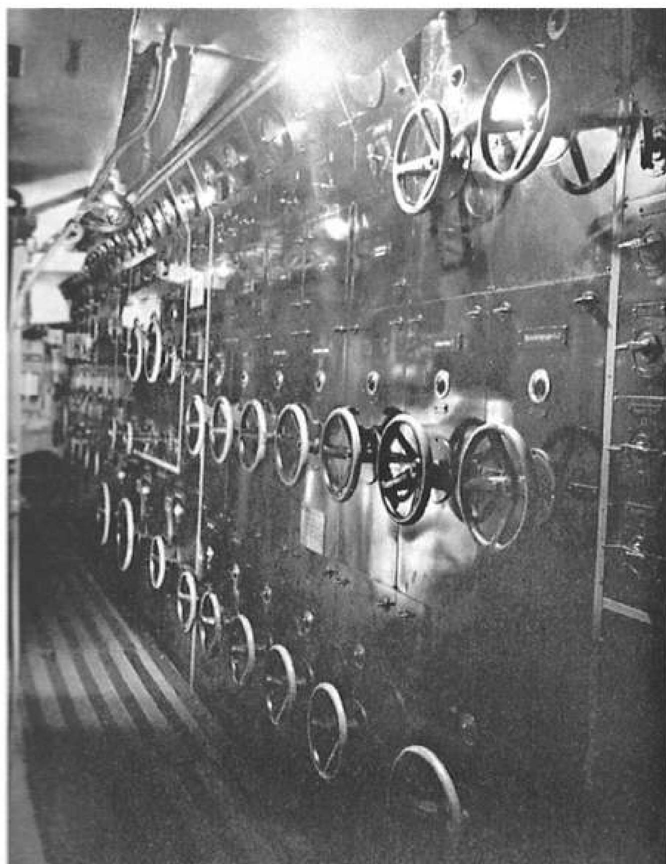


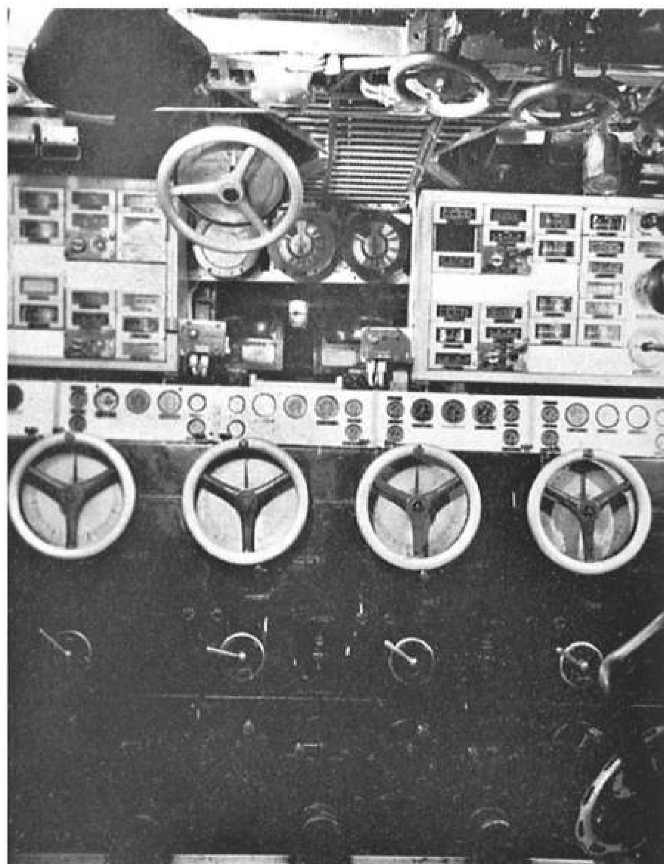
▼◢ Elektrownia ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* / ze zbiorów AJ-Pressu

▼◢ *Heavy cruiser Prinz Eugen electricity plant / AJ-Press coll.*

Podczas tych ostatnich prób na okręcie byli obecni — między innymi — dowódca Kriegsmarine Grossadmiral Raeder oraz szefowie EKK, wiceadmirał von Fischel i kontradmirał (inżynier) Thäter.

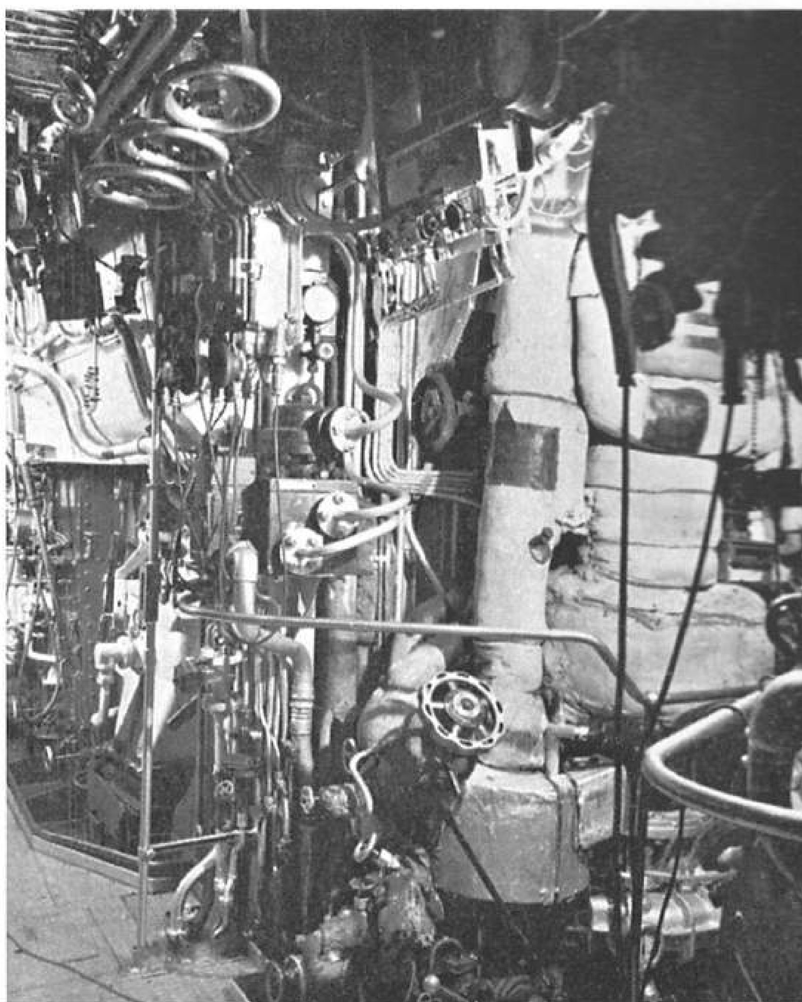
Z powyższego zestawienia jasno wynika, jak długotrwałe były postoczniowe ćwiczenia załogi krążownika przed doprowadzeniem okrętu do gotowości bojowej. Należy przy tym zauważyć, że *Prinz Eugen* odbywał je





▶ Przedział maszyn pomocniczych ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* / ze zbiorów AJ-Pressu

▶ *Auxiliary engine room at the heavy cruiser Prinz Eugen / AJ-Press coll.*



w tym właśnie okresie, kiedy dowództwu Kriegsmarine zależało na jak najszybszym rozpoczęciu działań przez nowy ciężki krążownik (działo się to bowiem w czasie, kiedy pech prześladował bliźniaczy okręt — *Admirala Hippera* i kiedy już brakowało *Blüchera*). Jednakże ciężki okręt jest tak skomplikowanym obiektem, a stawiane mu wymagania tak wyśrubowane, że przyśpieszenie przygotowań może przynieść tylko nieodwracalne szkody...

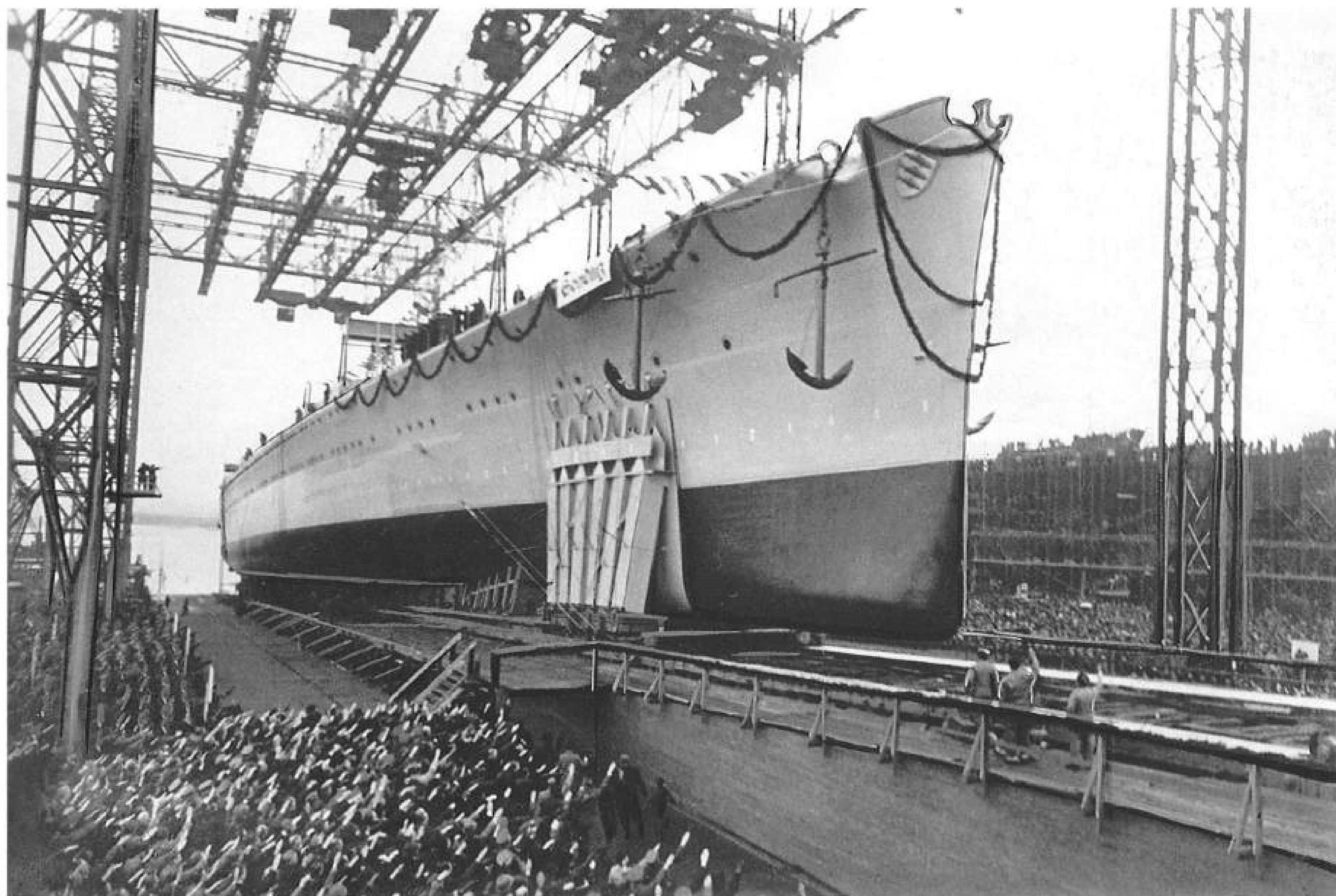
Seydlitz

Wybuch wojny zastał ten okręt w trakcie wyposażania — zresztą niezbyt zaawansowanego, ponieważ wodowanie kadłuba miało miejsce niewiele wcześniej, bo 19 stycznia 1939 roku.

W dniu 4 listopada 1939 roku władze Związku Sowieckiego, najlepszego podówczas sprzymierzeńca hitlerowskich Niemiec i współuczestnika IV rozbioru Polski, zgłosiły chęć odkupienia niewykończonego kadłuba okrętu wraz z bliźniaczym *Lützowem*. Ofertę tę rozszerzo-

▼ Krążownik *Seydlitz* zsuwa się z pochylni stoczni Deschimag AG w Bremen / ze zbiorów CAW

▼ *Heavy cruiser Seydlitz is being launched from the Deschimag AG Shipyard's slipways in Bremen / CAW*



▲ Kadłub ciężkiego krążownika *Seydlitz* po wodowaniu holowany do basenu wyposażeniowego stoczni / ze zbiorów CAW

▲ *After the launching, hull of the heavy cruiser Seydlitz is being towed towards the fitting out berth / CAW*

no w dniu 7 grudnia 1939 roku o chęć przejęcia również *Prinz Eugena*.

Adolf Hitler jednakże nie zaakceptował sowieckiej propozycji odnośnie zarówno *Seydlitza*, jak i *Prinz Eugena*. Dalsze prace przy wyposażaniu ciężkiego krążownika przebiegały w bardzo powolnym tempie, co było najprawdopodobniej spowodowane wzrastającą w miarę rozwijania się działań wojennych na morzu intensyfikacją rozbudowy głównie niemieckiej U-Bootwaffe.

Lützow

Ciężki krążownik *Lützow* został zwodowany najpóźniej ze wszystkich okrętów typu *Admiral Hipper*, bo nieomal w przededniu wybuchu II Wojny Światowej, a mianowicie 1 lipca 1939 roku.



◀ Ciężki krążownik *Seydlitz* sfotografowany przez brytyjskie rozpoznanie lotnicze w dniu 8 maja 1942 roku przy nabrzeżu wyposażeniowym Bremen / ze zbiorów NHC

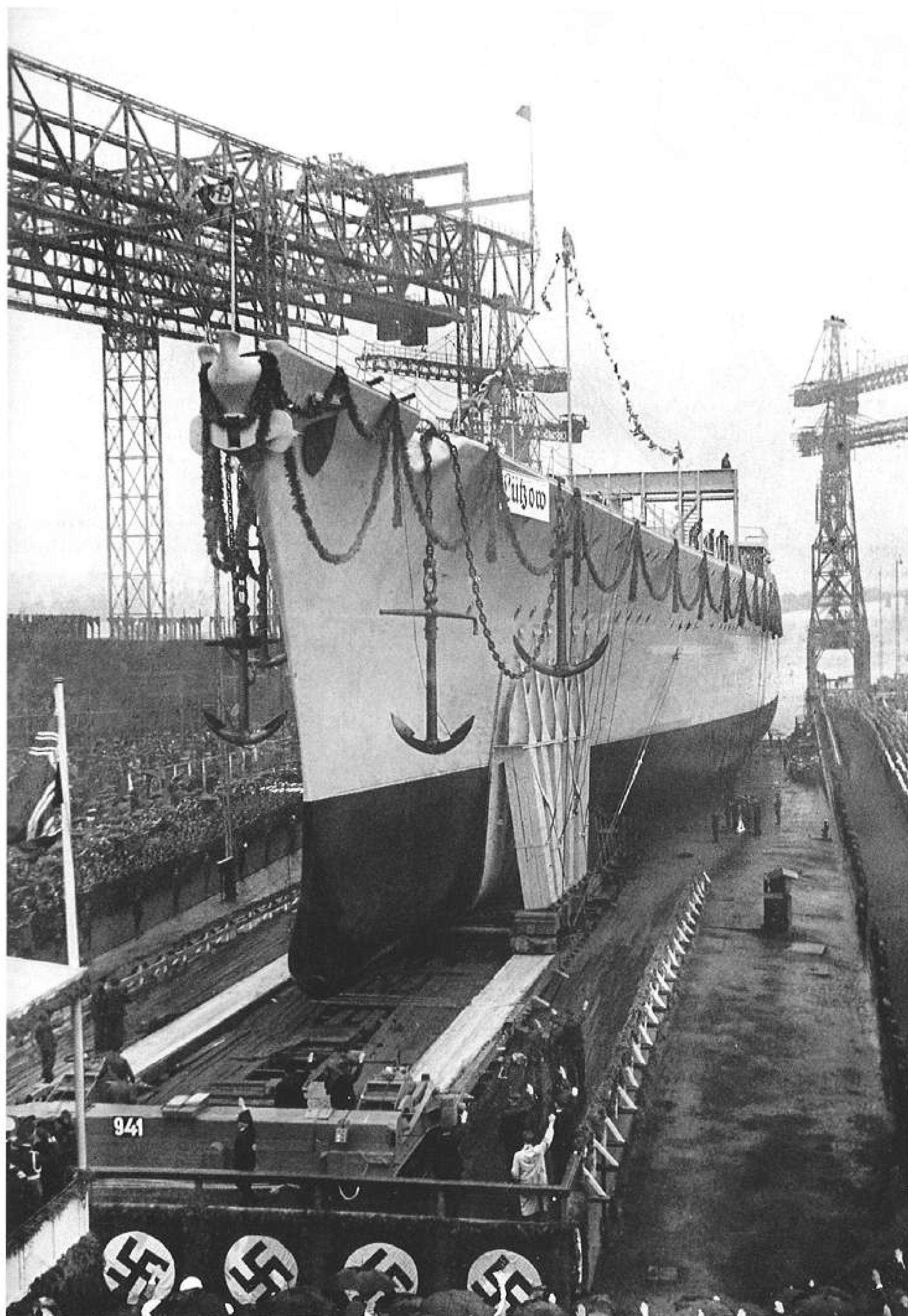
◀ *British aerial reconnaissance photo of May 8, 1942, showing heavy cruiser Seydlitz photographed at the Bremen shipyard's fitting out berth / NHC*

Jak wyżej wspomniano, w dniu 3 listopada 1939 roku Związek Sowiecki wystąpił z propozycją zakupu niemieckich ciężkich krążowników będących w budowie. Jednak wobec braku akceptacji ze strony Adolfa Hitlera co do sprzedaży *Seydlitza* i *Prinz Eugena*, dalsze pertraktacje sowiecko-niemieckie dotyczyły już jedynie *Lützowa*.

Strona sowiecka proponowała spłatę należności w dostawach żywności i paliw płynnych. Na marginesie tych transakcji należy stwierdzić, że eksport żywności — głównie zbóż — ze Związku Sowieckiego do Niemiec w latach 1939–41 odbywał się kosztem społeczeństwa. Wystarczy przypomnieć, że w latach trzydziestych na Ukrainie zmarło z głodu około 6.000.000 ludzi; przy komunistycznej gospodarce rolnej zbiory były nędzne, a straty w płonach ogromne...

Ostatecznie akt kupna-sprzedaży podpisano 11 lutego 1940 roku. Równocześnie nastąpiło przemianowanie pancernika „kieszonkowego" *Deutschland* na *Lützow*. Zmiana ta spowodowana była obawą przesądnego Hitlera przed możliwością utraty w walce okrętu o symbolicznej nazwie.

W dniu 15 kwietnia 1940 roku częściowo tylko ukończony kadłub ex *Lützowa* został przeholowany do Le-



◀ **Kadłub ciężkiego krążownika *Lützow* zsuwa się z pochylni stoczni Deschimag AG w Bremen / ze zbiorów CAW**

◀ ***The hull of the heavy cruiser Lützow is slipping down the slipways of the Deschimag AG Shipyard in Bremen / CAW***

▲ Kadłub ciężkiego krążownika *Lützow* po zwodowaniu przy nabrzeżu stoczni Deschimag AG w Bremen / ze zbiorów CAW

▲ *The hull of the heavy cruiser Lützow moored at the fitting out berth of the Deschimag AG Shipyard in Bremen / CAW*

ningradu. Wyposażenie okrętu miano dokonać w stoczni im. Ordżonikidze, a pomocą mieli służyć niemieccy specjaliści (w liczbie 70 osób) pod kierownictwem kontradmirała (inżyniera) Feige. Ukończenie budowy zaplanowano pierwotnie na rok 1942.

Przez nowych właścicieli *Lützow* został przemianowany na *Pietropawłowsk*.



▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* u wejścia do francuskiego portu Brest / ze zbiorów autora

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper coming into the Brest harbor / Author's coll.*

Rok 1941

Sytuacja w wojnie morskiej — początek 1941 roku

Na przełomie lat 1940/41 oraz w pierwszych miesiącach 1941 roku sytuacja militarna w toczącej się od przeszło roku wojnie na morzu była zdecydowanie niekorzystna dla Wielkiej Brytanii, która — po błyskawicznym upadku Francji, a wcześniej Norwegii, Holandii i Belgii — pozostała praktycznie samotna na polu bitwy. Co prawda — głównie dzięki wysiłkom pilotów RAF'u oraz polskich dywizjonów lotniczych — zostało zażegnane niebezpieczeństwo bezpośredniego desantu na Anglię, jednakże dalsza zdolność prowadzenia wojny i sama wręcz egzystencja Wielkiej Brytanii zależała od utrzymania stałych dostaw drogą morską z licznych kolonii do metropolii. I właśnie dla zabezpieczenia żeglugi toczyła się dramatyczna Bitwa o Atlantyk — będąca w istocie bitwą o przetrwanie. Nie na darmo premier Wielkiej Brytanii, Winston Churchill, stwierdził: „Marynarka Wojenna potrzebna była, aby wygrać tę wojnę, Marynarka Handlowa — aby przetrwać".

Działania wojenne na przełomie lat 1940/41 miały głównie morski charakter, walki lądowe bowiem w tym okresie toczyły się jedynie w Libii, na froncie włosko-brytyjskim. I tylko w tym rejonie Anglicy mogli się na razie poszczycić zwycięstwami.

Na olbrzymim froncie morskim sytuacja dla strony brytyjskiej była zdecydowanie gorsza. Niemcy rozbudowywali w szybkim tempie swoją flotę podwodną i uzyskiwali coraz większe sukcesy. I tak — o ile w ciągu drugiego półrocza 1940 roku w pierwszej linii na morzu znajdowało się przeciętnie 12–13 U-bootów, w drugim kwartale 1941 roku liczba ta wzrosła do około 20, aby w miesiącach letnich przekroczyć 30. W tym czasie łączna ilość U-bootów na stanie Kriegsmarine rosła jeszcze szybciej i wynosiła sumarycznie w pierwszej linii, w próbach morskich, szkoleniu załóg, w ćwiczeniach, remontach oraz w drodze do obszarów działań i w powrotach do baz:

- wrzesień–listopad 1940 około 60,
- grudzień–luty 1941 około 100,
- marzec–maj 1941 około 115,
- czerwiec–sierpień 1941 około 155.

Przebieg wojny podwodnej

Miesiąc /Rok	Ilość zatopionych przez okręty podwodne państw Osi statków	Ilość zatopionych niemieckich okrętów podwodnych	[illegible]
IX/40	59	1	—
X/40	63	5	[illegible]
XI/40	32	3	[illegible]
XII/40	37	3	—
I/41	21	2	—
II/41	39	–	—
III/41	41	7	[illegible]
IV/41	43	2	[illegible]
V/41	58	1	[illegible]
VI/41	61	7	[illegible]

Wielka Brytania ponosiła straty nie tylko w wojnie podwodnej. We wspomnianym okresie spory odsetek nieprzyjacielskiego i neutralnego tonażu zatapiany był również przez lotnictwo oraz miny i jednostki nawodne (ścigacze i rajdery).

Na przełomie roku 1940/41 na morzach i oceanach świata znajdowało się sześć niemieckich krążowników pomocniczych, czyli tzw. „rajderów":

- *Atlantis* pod dowództwem kmdr. Rogge od 14 grudnia remontowany był siłami załogi na odludnej wyspie Kerguelen po wejściu na skały,
- *Orion* znajdował się na Pacyfiku na atolu Lamutrek,
- *Thor* po zwycięskiej walce z brytyjskim krążownikiem pomocniczym *Carnarvon Castle* w dniu 5 grudnia na wodach południowego Atlantyku, spotkał się w ostatnich dniach grudnia 1940 roku w punkcie „F" (27°S i 12°W) z pancernikiem *Admiral Scheer* i statkami zaopatrzeniowymi,
- *Pingwin*, krążąc daleko na południu w pobliżu Antarktydy, szykował się do ataku na brytyjsko-norweską flotyllę wielorybniczą,
- rajder *Komet* grasował na Pacyfiku i w dniu 31 grudnia 1940 roku ścigał bezskutecznie szybki norweski statek w pobliżu wysp Tuamotu,
- *Kormoran*, który opuścił Gdynię 3 grudnia 1940 roku, na początku 1941 roku znajdował się w rejonie środkowego Atlantyku na wysokości Dakaru.

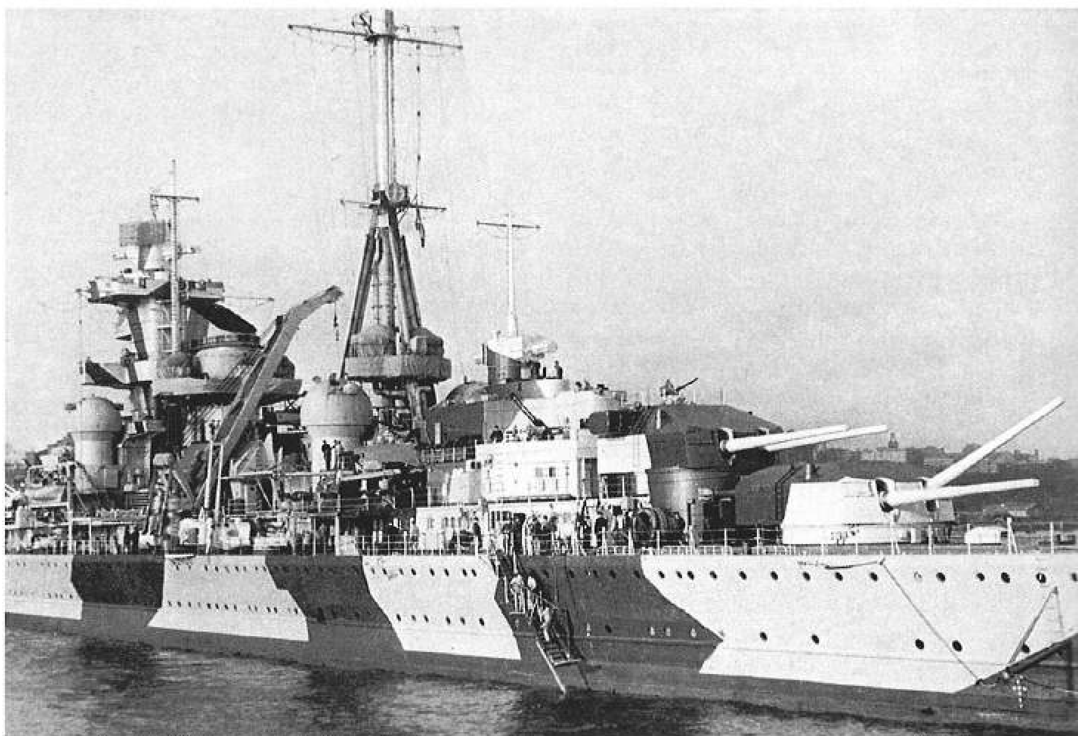
▼ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany podczas wchodzenia do Brestu / ze zbiorów IWM

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper puting into Brest / IWM*



► Ciężki krążownik *Admiral Hipper* wpływa do Brestu / ze zbiorów IWM

► *Heavy cruiser Admiral Hipper is steaming into the Brest harbor / IWM*



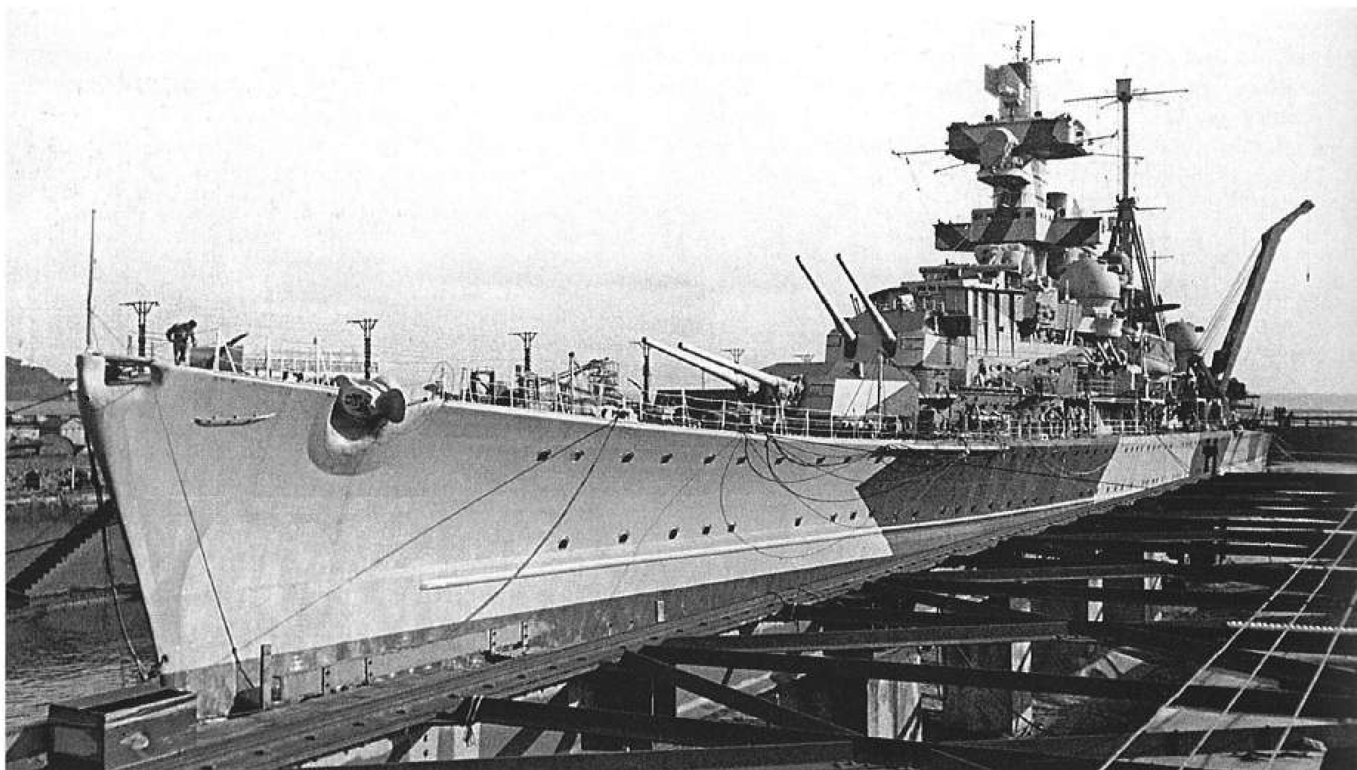
Wszystkie te okręty przysparzały sporo kłopotów brytyjskiej Admiralicji, dość skutecznie dezorganizując transport morski na wszystkich akwenach i angażując znaczną liczbę brytyjskich okrętów, poszukujących — jak do tego czasu daremnie — niemieckich rajderów, rozrzuconych po oceanach. Z ciężkich okrętów wojennych *Admiral Hipper* po nieudanym korsarskim wypadzie na Atlantyk przebywał w Brieście, pancernik „kieszonkowy" *Admiral Scheer* grasował na obu oceanach wokół Przylądka Dobrej Nadziei, a 22 stycznia ruszyły z Kilonii na rajd po Atlantyku dwa pancerniki — *Gneisenau* i *Scharnhorst*. W stoczniach szykowały się zaś do oceanicznego wypadu pancerniki *Bismarck* i *Prinz Eugen*.

Admiral Hipper

Jak wspomniano wcześniej, *Admiral Hipper* dotarł do Brestu pod wieczór 27 grudnia 1941 roku. Zarówno brytyjski zwiad lotniczy, jak też — co dziwniejsze — wywiad lądowy w samym Breście przez kilka następnych dni nie zaobserwowały obecności niemieckiego krążownika w tym porcie. Fakt ów spowodował znaczne zamieszanie i dezorganizację brytyjskiej i alianckiej żeglugi. Admiralicja bowiem była przekonana, że na przełomie lat 1940/1941 na wodach Atlantyku znajdowały się równocześnie aż dwa ciężkie niemieckie okręty. Jeden z nich to wspomniany wyżej pancernik *Admiral Scheer*.

▼ *Admiral Hipper* w doku / ze zbiorów AJ-Pressu

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper in a dry dock / AJ-Press coll.*



o aktualnej pozycji którego strona brytyjska nie miała dokładnych danych, a drugi *Admiral Hipper*, który również znikł z pola widzenia. O ile jeden z nich — choćby i samotnie — stanowił spore zagrożenie nawet dla brytyjskich ciężkich krążowników, to dwa szybkie i dobrze uzbrojone ciężkie okręty z wyszkoloną znakomicie załogą stanowiły bardzo poważne niebezpieczeństwo, nie tylko dla statków transportowych płynących w konwojach, ale też dla okrętów eskorty czy osłony. W poszukiwaniu zaginionego *Hippera*, jak też i dla osłony konwojów Admiralicja brytyjska zmuszona została do wysłania na wody środkowego Atlantyku zespołu okrętów złożonego z pancernika *Repulse* oraz krążowników *Nigeria*, *Kenya*, *Naiad* i kilku niszczycieli.

Dopiero 4 stycznia, przeszło tydzień po wejściu *Hippera* do Brestu, nad port nadleciał brytyjski samolot zwiadowczy, który dostrzegł niemiecki ciężki krążownik w stoczni remontowej. Jeszcze tego samego dnia o 18.00 nad Brestem pojawiły się brytyjskie bombowce, które przeprowadziły szereg ataków. Jednakże *Admiral Hipper* odniósł jedynie bardzo drobne uszkodzenia działka przeciwlotniczego kalibru 37 mm po prawej burcie w rejonie nadbudówki, a artyleria przeciwlotnicza okrętu zastrzeliła dwa atakujące samoloty.

W dniu 8 stycznia w nocy, pomiędzy godziną 22.00 i 5.00 następnego dnia, trwał kolejny silny nalot, w czasie którego statek zaopatrzeniowy *Friedrich Breme* został trafiony jedną z bomb. Podobne nocne naloty miały miejsce z 10 na 11 stycznia oraz z 12 na 13. Łącznie przeprowadzono aż 175 bezpośrednich ataków na okręt i zrzucono — jak okazało się po wojnie — 85 ton bomb, z których jednak żadna nie trafiła w samą jednostkę.

Niezależnie od prawie conocnych nalotów bombowych *Admiral Hipper* przechodził konieczny remont — usuwano na okręcie przeróżne usterki, a jednocześnie szykowano krążownik do kolejnego korsarskiego wypadu na ocean.

W dniu 16 stycznia dowódca *Hippera*, komandor Meisel, otrzymał ściśle tajny rozkaz operacyjny, który cztery dni wcześniej podpisał w swej siedzibie w Paryżu dowodzący Grupą Marynarki „Zachód" Generaladmiral Alfred Saalwächter. Rozkaz ten przedstawiał założenia i plan kolejnego wypadu krążownika *Admiral Hipper* na wody Atlantyku w celu zwalczania alianckiej żeglugi. Wypad ten otrzymał kryptonim „Wilmersdorf", a w pierwszej części omawianego rozkazu stawiane *Hipperowi* zadania zostały przedstawione w bardzo ogólnikowej formie: atakowanie nieprzyjacielskich szlaków żeglugowych na Atlantyku na północ od 30°N.

W dalszej części rozkaz przedstawiał przypuszczalne rozmieszczenie okrętów Royal Navy na podstawie doniesień dalekiego zwiadu, nasłuchu radiowego oraz wywiadu. Zestawienie to obejmowało następujące regiony:

- wschodnie wybrzeże Anglii,
- rejon północny (Szetlandy, Wyspy Owcze itp.),
- rejon kanału La Manche,
- Home Fleet (prawdopodobnie Scapa Flow),
- rejon Gibraltaru,
- wody przybrzeżne Kanady,
- rejon Indii Zachodnich,
- rejon Freetown (Atlantyk Południowy).

Zestawienie obejmowało pancerniki (okręty liniowe), lotniskowce oraz ciężkie i lekkie krążowniki. Na jego marginesie trzeba przyznać, że wywiad niemiecki dysponował w połowie stycznia 1941 roku dość dokładnymi danymi, co można sprawdzić w opublikowanych po wojnie materiałach strony brytyjskiej.

W dalszej swej części rozkaz operacyjny podawał obszary działań niemieckich (47°30'–60°N i na zachód od



▼ *Admiral Hipper* w doku / fot. Drüppel, ze zbiorów M. Skwiota

▼ *Heavy cruiser Admiral Hipper in a dry dock / photo Drüppel, M. Skwiot coll.*

25°W) oraz włoskich (30–42°N i na zachód od 30°W) okrętów podwodnych.

Rozkaz informował też o położeniu jednostek meteorologicznych (U-boot w rejonie 55–60°N i 20–25°W oraz statek rybacki *Sachsenwald* 48–53°N i 18–35°W), długości fal radiowej nadawania i godzinach komunikatów meteo. Przewidziano też trasę odprowadzania zdobytych statków (tzw. prisenweg między 42–47°30'N) i porty docelowe, którymi były St. Nazaire oraz Bordeaux.

Na razie jednak *Admiral Hipper* wciąż tkwił w stoczni w Breście, nękany przez wiele dni i nocy, jak uprzednio wspomniano, przez naloty bombowe. Żadna z większych bomb nie trafiła bezpośrednio w krążownik, co — być może — było zarówno efektem silnej i skutecznej obrony przeciwlotniczej, a z drugiej słabego wyszkoleniem brytyjskich pilotów po stratach personelu RAF'u w czasie niedawno zakończonej Bitwy o Anglię.

Admiral Hipper był remontowany do 27 stycznia. Potem natychmiast rozpoczęto przygotowania okrętu do drugiego rajdu korsarskiego na Atlantyk. Decydując się na wysłanie *Hippera* — mimo wyraźnie objawiających się mankamentów tego okrętu, jak na przykład zbyt dużego zużycia paliwa oraz częstych awarii siłowni — Grossadmiral Raeder miał nadzieję, że równoczesna obecność czterech ciężkich okrętów na akwenach Atlantyku i Oceanu Indyjskiego zdoła ostatecznie sparaliżować żeglugę brytyjską, a przez to w konsekwencji i brytyjski przemysł wojenny. Trzeba bowiem pamiętać, że 22 stycznia wyszły w morze dwa pancerniki: *Scharnhorst* i *Gneisenau*.

Zapewne dodatkową, lecz również istotną przyczyną podjęcia przez Raedera decyzji kontynuowania korsarskich wypadów rajderów, czyli uzbrojonych i zakamuflowanych statków handlowych, jak i ciężkich okrętów była tocząca się niemal od początku wojny na morzu rywalizacja dowódcy Kriegsmarine z dowódcą U-bootwaffe, admirałem Karlem Dönitzem. Każdy z nich forsował inny sposób prowadzenia walki na morzu — wobec coraz większych sukcesów okrętów podwodnych Raeder chciał zapewne uzyskać dodatkowe argumenty dla poparcia własnej koncepcji.

Tak więc *Admiral Hipper* wyszedł z Brestu 1 lutego około godziny 20.00, aby w ciemnościach nocy przedostać się na otwarte wody Atlantyku, gdzie znacznie łatwiej było uniknąć wykrycia niż na wodach patrolowanej przez brytyjskie samoloty Zatoki Biskajskiej. W pierwszej fazie krążownik eskortowały: łamacz zagrody minowej *Sperrbrecher 9*, niszczyciel *Richard Beitzen* (1625 t, 5 × 127 mm, 36 w.) oraz torpedowce: Seeadler, *Greif* i *Kondor* (800 t, 3 × 105 mm, 33 w.). Zespół przez czas jakiś płynął kursem południowo-zachodnim do zachodniego, rankiem 2 lutego wchodząc na prawie dokładnie zachodni, wiodący do pozycji 47°W i 34°N, określonej kryptonimem „Gerda". W punkcie tym oczekiwać miał na krążownik zbiornikowiec *Spichern*[35].

Załoga zbiornikowca nie była zbyt dobrze wyszkolona, a dodatkowo w tym rejonie panowała zła pogoda i tankowanie trwało aż cztery dni od 4 do 7 lutego.

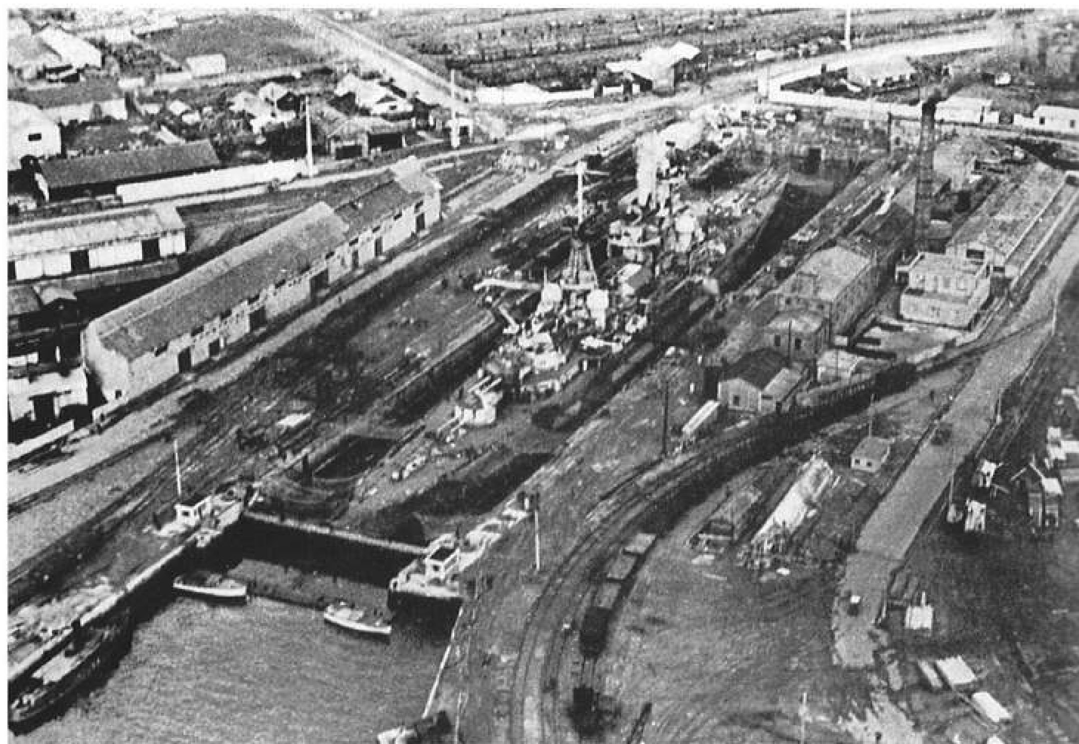
Następnego dnia kmdr Meisel otrzymał od Dowództwa Kriegsmarine — poprzez Dowództwo Grupy „Zachód" — wiadomość, że kpt. Clausen, dowódca U-37, wykrył konwój 18 statków[36], płynący z Gibraltaru kursem zachodnim. Taką samą wiadomość otrzymał też 40. Pułk Luftwaffe, stacjonujący we Francji na wybrzeżach Zatoki Botnickiej.

Po otrzymaniu zezwolenia z Grupy „Zachód" *Hipper*, który po operacji tankowania dryfował w pobliżu punktu „Gerda", ruszył 9 lutego późnym wieczorem (o 21.25) kursem 90°, chcąc przeciąć drogę zaobserwowanemu przez U-37 konwojowi. Był to konwój HG-53, który 6 lutego wyszedł w morze z Gibraltaru z przeznaczeniem do portów brytyjskich.

Tymczasem U-37 już uprzednio, 9 lutego o 4.30 z rana, zaatakował konwój HG-53 i zatopił salwą torpedową dwa statki brytyjskie (*Estrellano* — 1983 BRT oraz *Courland* — 1325 BRT) w pozycji 35°53'N i 13°13'W. Trzecia torpeda chybiła. W południe nad konwój nadleciało pięć samolotów dalekiego zasięgu FW 200 pod dowództwem kpt. Fliegela i zatopiło pięć statków o łącznej pojemności 9201 BRT. Następnego dnia w pozycji 36°10'N i 16°38'W U-37 ponownie zaatakował konwój

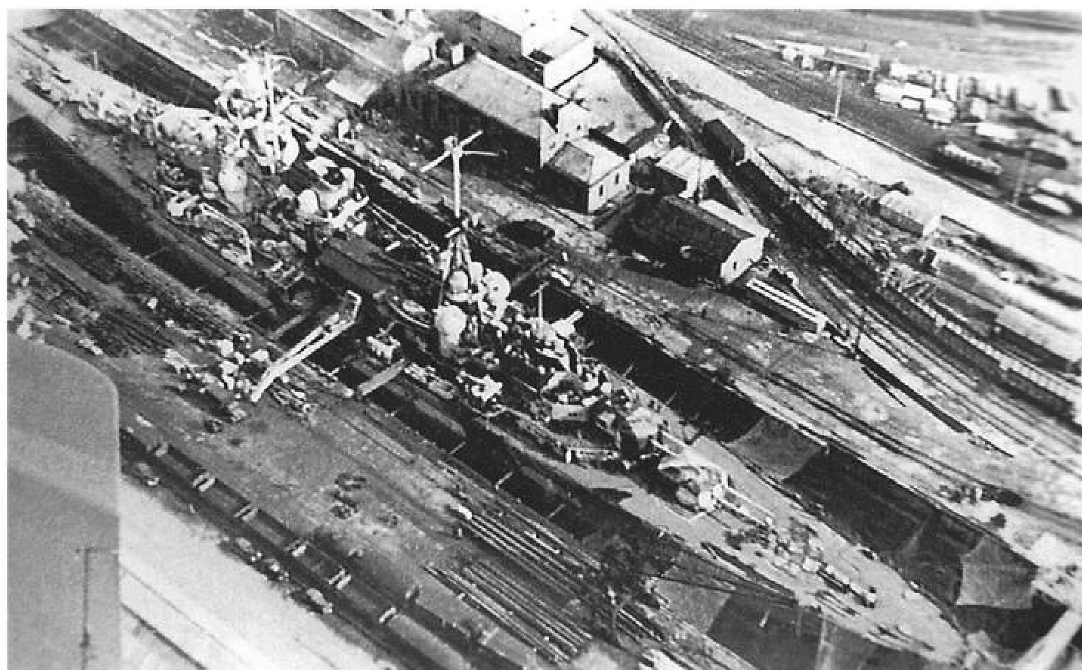
[35] M/s *Spichern* (ex *Krossfonn* — bandery norweskiej), r. bud. 1935, 9323 BRT, 13.880 tdw, 12.000 t oleju opałowego, 320 t oleju smarnego, uzbrojenie: 2 × 75 mm, 3 × 20 mm plot., załoga 11 + 72.

[36] Perepeczko A., op. cit., t. II, s. 186.



► *Admiral Hipper* w doku, fotografowany z własnego wodnosamolotu pokładowego Ar 196 A–3 / fot. Drüppel, ze zbiorów S. Breyera

► *Heavy cruiser Admiral Hipper in a dry dock — this aerial photo was taken from the Admiral Hipper's own floatplane, the Arado Ar 196 A–3 / photo Drüppel, S. Breyer coll.*



[illegible]

[illegible]

HG–53 (o godzinie 6.33) i zatopił brytyjski parowiec *Brandenburg* (1473 BRT). Druga torpeda z tej salwy minęła duży zbiornikowiec.

Po tych dwóch atakach kpt. Nicolai Clausen zameldował o zatopieniu pięciu statków o łącznej pojemności 21.500 BRT — w rzeczywistości zatopił trzy o łącznej pojemności 4781 BRT. Po tym pogromie, w czasie którego osiem statków poszło na dno, komodor niedobitków konwoju nakazał rozproszenie jednostek.

Admiral Hipper podążył dalej kursem południowo-wschodnim, chcąc — jak uprzednio wspomniano — dopaść pozostałe statki konwoju HG–53. Komandor Meisel nie wiedział jednak, że konwój został rozproszony. Fakt ten stawiał pod znakiem zapytania celowość tego typu akcji — statki konwoju mogły bowiem przyjąć bardzo różne kursy, a duże zużycie paliwa przez krążownik przy ich długotrwałym poszukiwaniu mogło spowodować, że myśliwy sam znalazłby się w kłopotliwej sytuacji...

Kmdr Meisel, nie będąc w pełni zorientowanym w przebiegu wypadków, nie ustawał w poszukiwaniach. *Hipper* płynął z prędkością 25 węzłów w sztormowej pogodzie, wciąż tym samym kursem i wczesnym popołudniem (około godziny 14.00) 11 lutego z krążownika dostrzeżono sztormujący samotnie kursem północnym niewielki statek.

Komandor wydał rozkaz oddania ostrzegawczego strzału armatniego przed dziób napotkanej jednostki, która natychmiast zastopowała. Załoga, zdając sobie sprawę z zagrożenia, błyskawicznie opuściła szalupy i zajęła w nich miejsce. Wystarczyło kilka celnych pocisków, by napadnięta jednostka poczęła powoli pogrążać się w wodzie. Komandor Meisel jednak śpieszył się i rozkazał dobić tonący statek torpedą — poszedł on na dno w pozycji 37°12'N i 21°20'W. Gdy na pokład *Hippera* podjęto już grupę rozbitków, okręt ruszył dalej tym samym co uprzednio kursem.

Zatopionym statkiem okazał się brytyjski parowiec *Iceland* (r. bud. 1914, 1236 BRT, V = 2 w., armator J. Currie & Co, Londyn). Dziwnym zbiegiem okoliczności do 1919 roku nosił on banderę niemiecką — nazywał się wówczas *Delta*[37] — a po I wojnie światowej został przekazany Wielkiej Brytanii w ramach reparacji.

Iceland płynął z Sewilli do Glasgow z ładunkiem głównie owoców cytrusowych oraz artykułów żywnościowych i początkowo należał do składu konwoju HG–53, ale z powodu awarii urządzenia sterowego pozostał z tyłu i podążał do celu samotnie. Załoga składała się głównie z Hindusów, kapitanem był oczywiście Anglik Charles Dickson, pierwszym oficerem również Brytyjczyk o nazwisku Evans, a chiefem maszynowym Szkot Lions.

Od wziętych do niewoli oficerów Niemcy dowiedzieli się szczegółów dotyczących konwoju HG–53, o którego rozproszeniu załoga *Icelanda* nie wiedziała. Szczególnie cenna była informacja, że konwój eskortowały tylko jeden niszczyciel typu „V" lub „W" (lata budowy 1917–1918, wyporność 1090–1100 t, 4 × 102 mm, 6 wyrzutni torped 533 mm, V = 34 w., załoga 134) i jedna kanonierka (990–1200 t, 2–6 × 102 mm, wyrzutnie bomb głęb., V = 16,5–19,2 w.).

Od północy z 11 na 12 lutego *Admiral Hipper* prowadził intensywne poszukiwania konwoju HG–53, który — jak sądził kmdr Meisel — płynął z prędkością zaledwie 7 węzłów kursem północnym. Wyznaczenie przypuszczalnego położenia konwoju oparto na doniesieniach lotników zespołu kpt. Fliegela i kpt. Clausena z U–37 oraz informacjach uzyskanych od oficerów z *Icelanda*. Do nocnych poszukiwań na krążowniku używano urządzeń radiolokacyjnych. Nad ranem Niemcy dostrzegli sylwetki statków konwoju płynącego kursem 340°, czyli prawie dokładnie na północ.

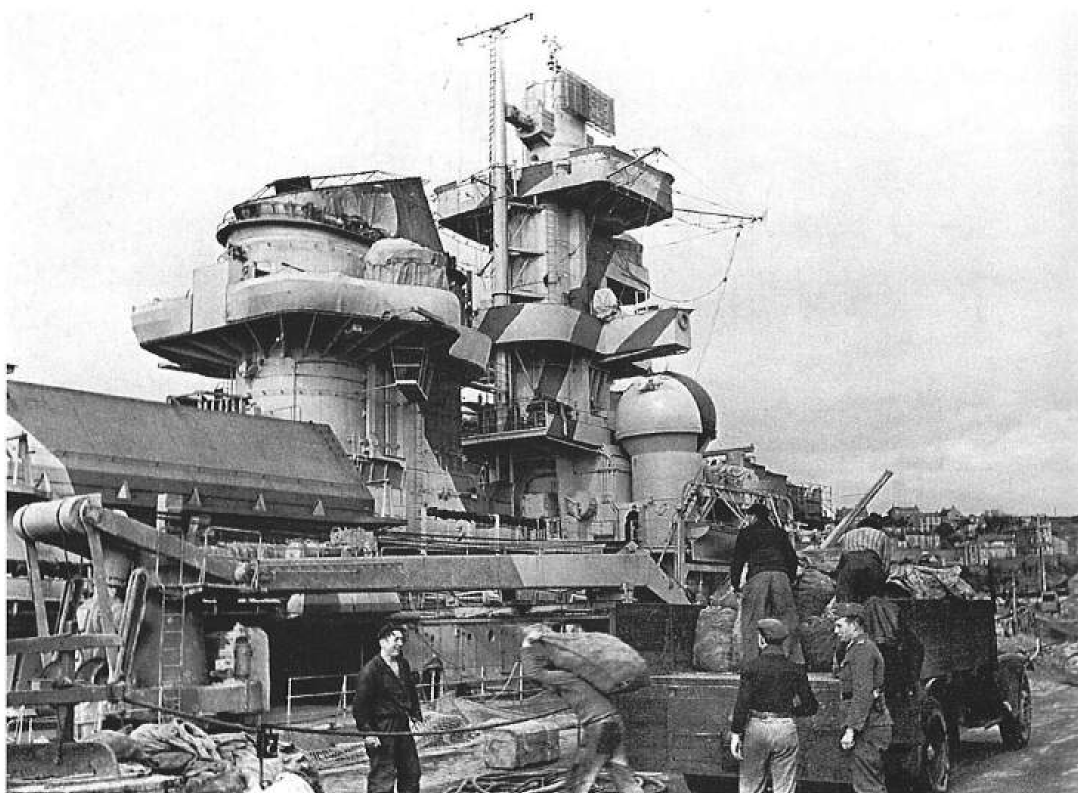
Początkowo kmdr Meisel był przekonany, że wykryto niedobitki konwoju HG–53, jednakże po zbliżeniu się okazało się, że na ekranach urządzeń radiolokacyjnych pojawiło się o wiele więcej jednostek niż oczekiwano. Wcześniejsze meldunki donosiły, że konwój HG–53 liczy 16 statków, z czego — jak donosił kpt. Clausen — U–37 zatopił pięć, a samoloty kpt. Fliegela kolejną piątkę, więc odjąwszy dodatkowo *Icelanda*, powinno pozostać zaledwie pięć statków plus dwa okręty eskorty. Tymczasem na ekranach doliczono się kilkunastu sylwetek.

A zatem był to inny, liczniejszy konwój, którego kurs mógł sugerować, że płynie on z Freetown do Wielkiej Brytanii. W tej sytuacji Meisel postanowił czekać

[37] Ibid., s. 186.

▶ *Admiral Hipper* w doku / ze zbiorów S. Breyera

▶ *Admiral Hipper in a dry dock* / *S. Breyer coll.*



z atakiem do świtu, ponieważ obawiał się, że w eskorcie transportowców mogą znajdować się niszczyciele. Ich ewentualne torpedowe ataki mogły okazać się bardzo groźne w nocnych ciemnościach.

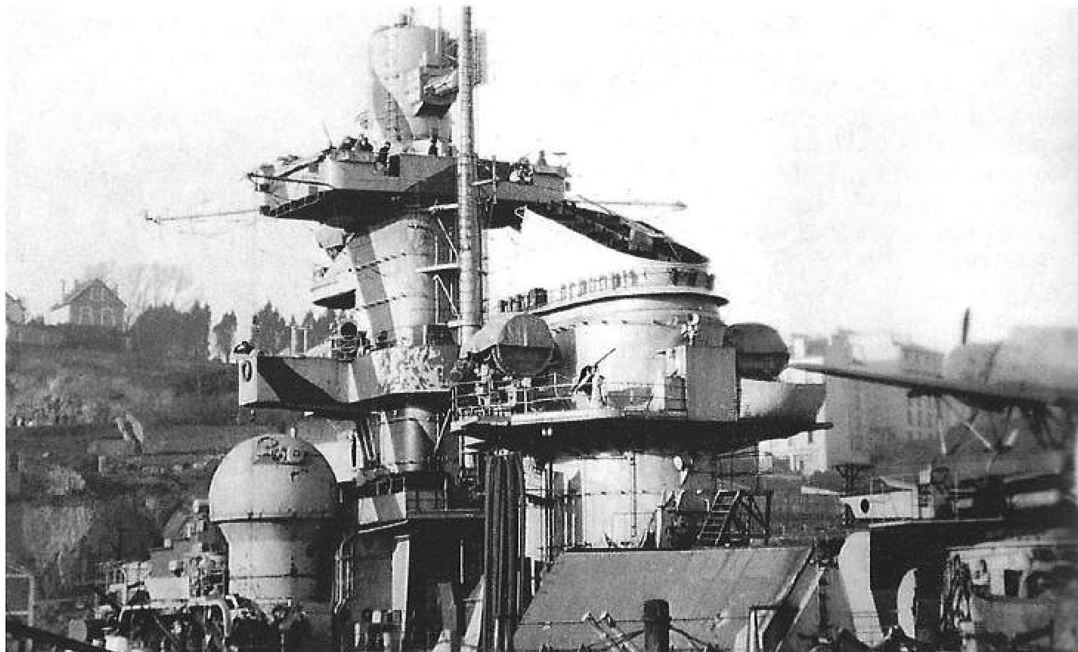
O godzinie 5.15 lokalnego czasu *Hipper* znalazł się w odległości około 11 mil morskich od zachodniego skrzydła konwoju. Plan ataku przewidywał silny ostrzał pierwszego z brzegu statku handlowego, następnie uderzenie na okręty eskorty i z kolei zatopienie maksymalnej ilości statków konwoju.

Zbliżając się do konwoju, kmdr Meisel kazał podnieść na maszcie banderę brytyjskiej marynarki wojennej. Liczył na to, że uda mu się zyskać choć parę cennych minut dzięki zaskoczeniu. Sylwetka *Hippera* rzeczywiście była nieco zbliżona do lekkich brytyjskich krążowników typu *Leander* — Meisel liczył na to podobieństwo. Co prawda *Hipper* był dłuższy o około 20% i posiadał bardzo charakterystyczną czapę na kominie, jednakże okręt zbliżał się do konwoju pod dość ostrym kątem, co utrudniało dokładniejszą identyfikację.

Zbliżając się do konwoju, Niemcy prowadzili dokładną obserwację, poszukując okrętów wojennych spodziewanej eskorty. Szczególnie chodziło o to, aby sprawdzić, czy statki konwoju nie są osłaniane przez jakiś ciężki okręt, jak to miało miejsce w czasie akcji z dnia 25 grudnia, kiedy stoczono walkę z brytyjskim krążownikiem *Berwick*. Tym razem jednakże nie tylko nie wykryto obecności żadnego krążownika, ale stwierdzono z dużym zaskoczeniem i niewątpliwie z radością, że napotkany konwój nie posiada w ogóle żadnej eskorty!

▶ *Admiral Hipper* w doku / fot. Drüppel, ze zbiorów M. Skwiota

▶ *Admiral Hipper in a dry dock* / *photo Drüppel, M. Skwiot coll.*



O godzinie 6.18 komandor Meisel wydał rozkaz otwarcia ognia i jednocześnie nakazał opuszczenie bandery brytyjskiej i podniesienie niemieckiej. W dwie minuty później padł rozkaz dla obsługi broni torpedowej *Hippera*. Rozpoczęło się dosłowne rozstrzeliwanie statków konwoju. Co prawda kilka z nich, uzbrojonych w niewielkie działa, otworzyło w odpowiedzi na niemiecki niespodziewany atak symboliczny ogień, jednakże konwój nie miał najmniejszych szans i jego zagłada była jedynie kwestią czasu.

Zaatakowany przez *Hippera* konwój nosił kryptonim SLS–64, składał się z 19 statków i płynął z Freetown, skąd wyszedł 30 stycznia z przeznaczeniem do portów brytyjskich. W jego skład wchodziło 12 statków bandery brytyjskiej, cztery greckiej i trzy norweskiej, a statkiem komodorskim był s/s *Warlaby* (4874 BRT).

W tej dramatycznej sytuacji komodor konwoju SLS–64 wydał rozkaz rozproszenia i statki rozpierzchły się w różnych kierunkach. Część z nich usiłowała schronić się pod osłoną stawianej z kominów zasłony dymnej.

Krążownik *Hipper* prowadził w pierwszej fazie ataku ogień z dział głównego kalibru 203 mm. Mimo niewielkiej odległości od atakowanych statków — od nieco ponad 1 do 3 mil — niemieccy artylerzyści zużyli duże ilości amunicji. Jak podał w swoim raporcie I oficer artylerii *Hippera*, kmdr ppor. Edward Wegener, przebieg pierwszego etapu walki był następujący:
- parowiec A — 12 pocisków z prawej burty, później dalsze 12 z lewej burty,
- parowiec C — 50 (!) pocisków z prawej burty,
- parowiec F — 24 pociski z prawej burty, później jeszcze 47 (!) z lewej burty,
- parowiec G — 20 pocisków z prawej burty, później storpedowany,
- parowiec H — 18 pocisków z prawej burty, później storpedowany,
- parowiec K — 47 (!) pocisków, podczas zwrotu, później storpedowany[39].

W czasie akcji, w godzinach od 6.20 do 6.30 — jak podaje w raporcie kpt. Bülter, oficer torpedowy *Hippera* — wystrzelono sześć torped z prawoburtowych wyrzutni, a po zwrocie krążownika, pomiędzy godziną 6.33 a 6.41, pięć torped z wyrzutni lewej burty. Ostatnią z nich wystrzelono o godzinie 7.00. Według raportu wszystkie trafiły w cel.

O godzinie 6.43, tuż po zwrocie, kmdr ppor. Wegener zameldował dowódcy, że wystrzelono już 247 pocisków, co stanowiło $^{2}/_{3}$ (!) posiadanego w tym rajdzie zapasu pocisków burzących kalibru 203 mm. W efekcie kmdr Meisel wydał rozkaz przerwania ognia i zbliżenia się do rozstrzeliwanych statków na odległość zaledwie 300–400 metrów!

O godzinie 7.03 wznowiono ogień. O tej fazie akcji kmdr ppor. Wegener meldował potem w raporcie:
- parowiec N — 4 pociski z prawej burty (statek uprzednio storpedowany),
- parowiec O — 4 pociski z prawej burty (statek zatonął),
- parowiec P — 5 pocisków z prawej burty (statek zatonął),
- parowiec Q — 4 pociski z lewej burty (statek zatonął).

II oficer artylerii *Hippera*, kmdr ppor. Burse, meldował w swym sprawozdaniu, że działa kalibru 105 mm



▲ Śródokręcie Admirala Hippera oraz niszczyciele eskorty — na drugim planie — fotografowane podczas powrotu okrętu z kolejnej operacji / ze zbiorów CAW

▲ Amidships area of the heavy cruiser Admiral Hipper with destroyer escort in the background, photo taken during the return from another operational sortie / CAW

wystrzeliły łącznie 760 (!) pocisków, działka kalibru 37 mm — 122 pociski, a kalibru 20 mm — 60 pocisków.

O godzinie 7.40 kmdr Meisel nakazał wstrzymać akcję przeciw resztkom konwoju SLS–64 i zdecydował się na szybki powrót do Brestu, co oznaczało przerwanie tak niedawno rozpoczętego korsarskiego rajdu. Kmdr Meisel uważał, że *Hipper* zatopił aż 13 statków z zaatakowanego konwoju o łącznej pojemności 78.000 BRT, co było sporym sukcesem i ewentualnie upoważniało do twierdzenia, że wyznaczony cel został zrealizowany. Inna rzecz, że nie wiedomo, czy Meisel istotnie był co do tego przekonany, czy była to tylko chęć podniesienia wagi osiągnięć wyprawy.

Dowódca *Hippera* miał świadomość, że Admiralicja brytyjska ma w obecnej sytuacji dokładną informację co do położenia krążownika, a odległość od Gibraltaru nie była duża (wynosiła jedynie 900 mil), zatem można się było spodziewać jakiejś kontrakcji Royal Navy. Wiadomo było ponadto, że aktualnie w morzu znajduje się silny zespół okrętów Royal Navy, który 9 lutego zbombardował Genuę i Livorno. W jego skład wchodziły pancerniki *Renown* i *Malaya*, krążownik *Sheffield* oraz lotniskowiec *Ark Royal* w asyście niszczycieli. Jak donosił wywiad, 11 lutego okręty te zawinęły do Gibraltaru. Kmdr Meisel najbardziej obawiał się wypadu lotniskowca, którego samoloty mogłyby stosunkowo łatwo odnaleźć i zaatakować niemiecki krążownik, gdyby ten ostatni pozostał w rejonie rozgromienia konwoju SLS–64.

[38] S. Roskill w książce *The War at Sea* podaje stan konwoju SLS–64 na 19 statków, J. Brennecke (*Eismeer, Atlantik, Ostsee*) podaje 18 statków, a J. Rohwer i G. Hümmelchen (*Chronology of the War at Sea 1939–1945*) piszą jedynie o dziewięciu statkach w konwoju SLS–64.

[39] Perepeczko A., op. cit., s. 188.

▶ Oblodzony pokład dziobowy ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* / ze zbiorów CAW

▶ *Ice-clad forecastle of the heavy cruiser Admiral Hipper / CAW*



Ostatnim wreszcie, bardzo poważnym argumentem przemawiającym za przerwaniem wypadu na Atlantyk były spore zużycie amunicji i nadmierne zużycie paliwa przez kotły *Hippera*.

Te wszystkie czynniki sprawiły, że *Admiral Hipper* po zakończeniu akcji zniszczenia konwoju SLS–64 skierował się kursem północno-wschodnim w stronę przylądka Finisterre, po jego minięciu wszedł w głąb Zatoki Biskajskiej, a 15 lutego zawinął do Brestu, mając w zbiornikach już tylko 370 m^3 paliwa kotłowego.

Jak uprzednio wspomniano, kmdr Meisel zameldował o zatopieniu aż 14 statków (13 w walce z konwojem SLS–64 plus *Iceland*) o łącznej pojemności 78.000 BRT. W rzeczywistości z konwoju SLS–64 zatopione zostało siedem statków wymienionych niżej:

- statek brytyjski *Warlaby* 4876 BRT
- statek brytyjski *Westbury* 4712 BRT
- statek brytyjski *Ostwestry Grange* 4684 BRT
- statek brytyjski *Shrewsbery* 4542 BRT
- statek brytyjski *Derrynane* 4896 BRT
- statek grecki *Perseus* 5172 BRT
- statek norweski *Borgestadt* 3924 BRT

Dwa dalsze: brytyjski *Lornaston* (4934 BRT) oraz grecki *Kalliopi* (4965 BRT) zostały poważnie uszkodzone, a kilka, wśród nich brytyjski *Volturno* (3424 BRT), odniosło mniejsze uszkodzenia.

Szczęśliwe dotarcie *Hippera* do Brestu nie było równoznaczne z zapewnieniem krążownikowi odpowiedniego bezpieczeństwa. Odległość od brytyjskich lotnisk była zbyt mała i niemiecki okręt narażony był na ataki bombowe. Co prawda, przez kilka kolejnych dni naloty były nieskuteczne, jednakże w dniu 24 lutego aż 15 bomb lotniczych upadło w promieniu 200 metrów od *Hippera*. Tym razem okręt miał szczęście, ale można było każdego dnia spodziewać się, że wreszcie któraś ciężka bomba trafi w cel. A kadłub ciężkiego krążownika stojący nieruchomo w suchym doku byłej francuskiej stoczni marynarki wojennej stanowił bardzo łakomy i stosunkowo łatwy cel...

Na razie jednak — nie bacząc na zagrożenie — na *Hipperze* prowadzono intensywne prace. Sprawdzono i poddano przeglądowi wszystkie kadłuby turbin oraz obsługujące je mechanizmy, wyczyszczono dokładnie kotły, co w przypadku urządzeń typu La Mont było wielce żmudną i niełatwą pracą.

Po zakończeniu remontów i przeglądów należało przeprowadzić próby mechanizmów w morzu, jak też ćwiczenia artyleryjskie. Tu czaiło się kolejne niebezpieczeństwo — na wodach przybrzeżnych w okolicach Brestu mogły znajdować się, oprócz wciąż obecnych samlotów RAF'u, również brytyjskie okręty podwodne.

W czasie pobytu krążownika *Admiral Hipper* w stoczni jego dowódca, komandor Wilhelm Meisel, został odznaczony w dniu 7 marca 1941 roku Krzyżem Rycerskim Żelaznego Krzyża. Podstawą do tego odznaczenia był niewątpliwie raport komandora o zatopieniu w czasie drugiego atlantyckiego rajdu 14 nieprzyjacielskich statków o łącznej pojemności 78.000 BRT. Na marginesie warto zauważyć, że w czasie toczącej się wojny — nie tylko morskiej, ale również powietrznej i lądowej — zarówno meldunki o odniesionych zwycięstwach i sukcesach, jak też o ponoszonych stratach były częstokroć bardzo mało wiarygodne...

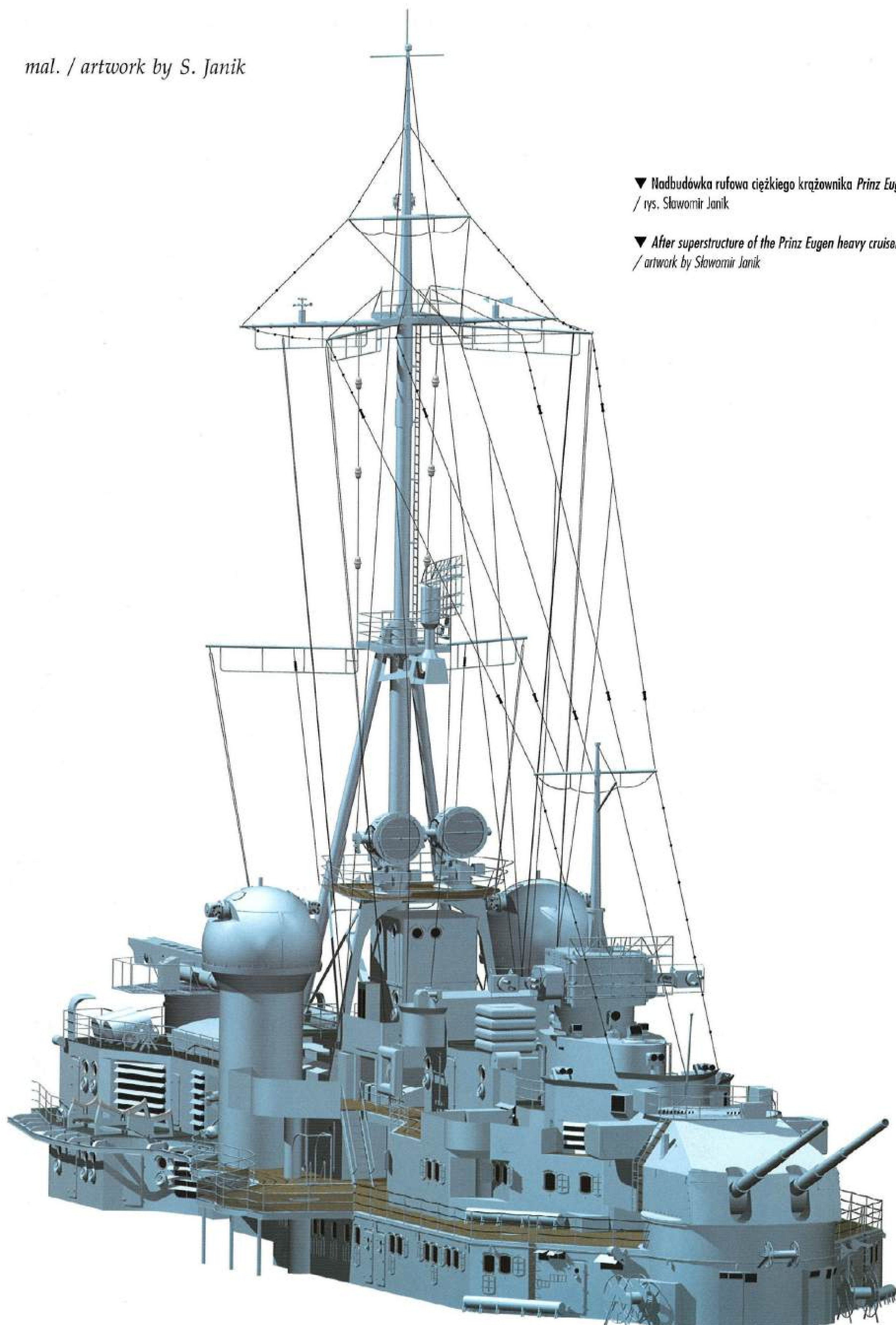
Ostatecznie próby morskie odbyły się w dniu 11 marca pod ścisłą osłoną zarówno samolotów, jak i flotylli torpedowców stacjonujących w Breście. Następnie *Hipper* zaczął się przygotowywać do rejsu powrotnego do Niemiec, jak wobec panującej sytuacji postanowiono w Dowództwie Kriegsmarine. W dniu 15 marca w godzinach wieczornych stojący na redzie Brestu *Admiral Hipper* podniósł kotwicę i eskortowany przez kilka godzin przez niszczyciel Z–4 *Rickard Beitzen* ruszył w drogę powrotną. Do 10° długości zachodniej krążownik płynął kursem 255°, by następnie, w południe 16 marca, skierować się dokładnie na zachód, w głąb Atlantyku.

Trasa wyznaczona dla rejsu powrotnego *Hippera* wiodła dużym łukiem przez Atlantyk aż do miejsca spotkania ze zbiornikowcem *Thorn*, które — oznaczone kryptonimem „Rot" — znajdowało się w pozycji 56°20'N i 47°W, na południowy zachód od przylądka Farewell na Grenlandii.

W dniach 20/21 marca nastąpiło spotkanie z *Thornem* i krążownik pobrał 2130 m^3 (~1870 t) paliwa. Po zakończeniu tankowania dalsza droga przez Cieśninę Duńską przebiegała bez większych zakłóceń, choć w trudnych warunkach pogodowych. Pod wieczór 26 marca *Hipper* zawinął do Bergen (znów uzupełnionio paliwo), a 28 marca krążownik powrócił do Kilonii, gdzie niemal natychmiast wszedł do stoczni Deutsche Werke Kiel.

Wśród licznych prac remontowych jedną z ważniejszych była przebudowa części zbiorników wody do picia na zbiorniki paliwowe, których całkowita objętość została zwiększona z 3050 m^3 do 3700 m^3, czyli o przeszło 21%, co miało polepszyć dotychczasowy zasięg krążownika. Prace stoczniowe trwały bardzo długo, bo od 28 marca aż do 8 listopada, kiedy to *Hipper* wyszedł na dwudniowe próby na Bałtyk. Potem jednak znowu powrócił na osiem dni do stoczni, którą ostatecznie opuścił 18 listopada, kierując się do Gdyni (Gotenhafen), gdzie od 21 listopada do 18 stycznia 1942 roku... przebywał dalej w stoczni! Z powyższego jasno wynika, że stan siłowni, jak zapewne i innych mechanizmów *Hippera*, pozostawiał bardzo wiele do życzenia...

mal. / artwork by S. Janik



▼ **Nadbudówka rufowa ciężkiego krążownika *Prinz Eugen***
/ rys. Sławomir Janik

▼ ***After superstructure of the Prinz Eugen heavy cruiser***
/ *artwork by Sławomir Janik*

ISBN 83-7237-142-3

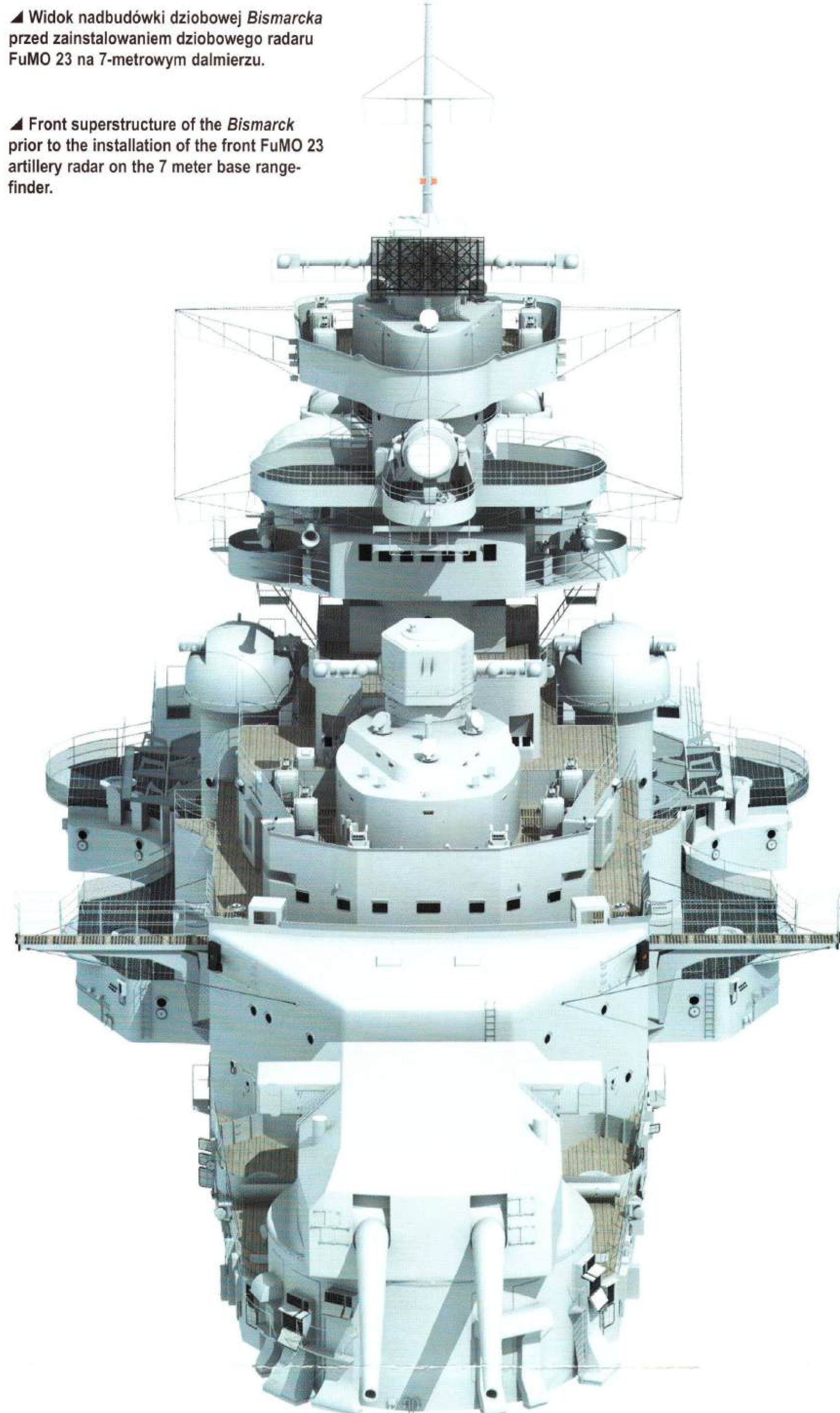


BISMARCK
NADBUDÓWKA / MAIN SUPERSTRUCTURE

ARKUSZ 5 / SHEET 5

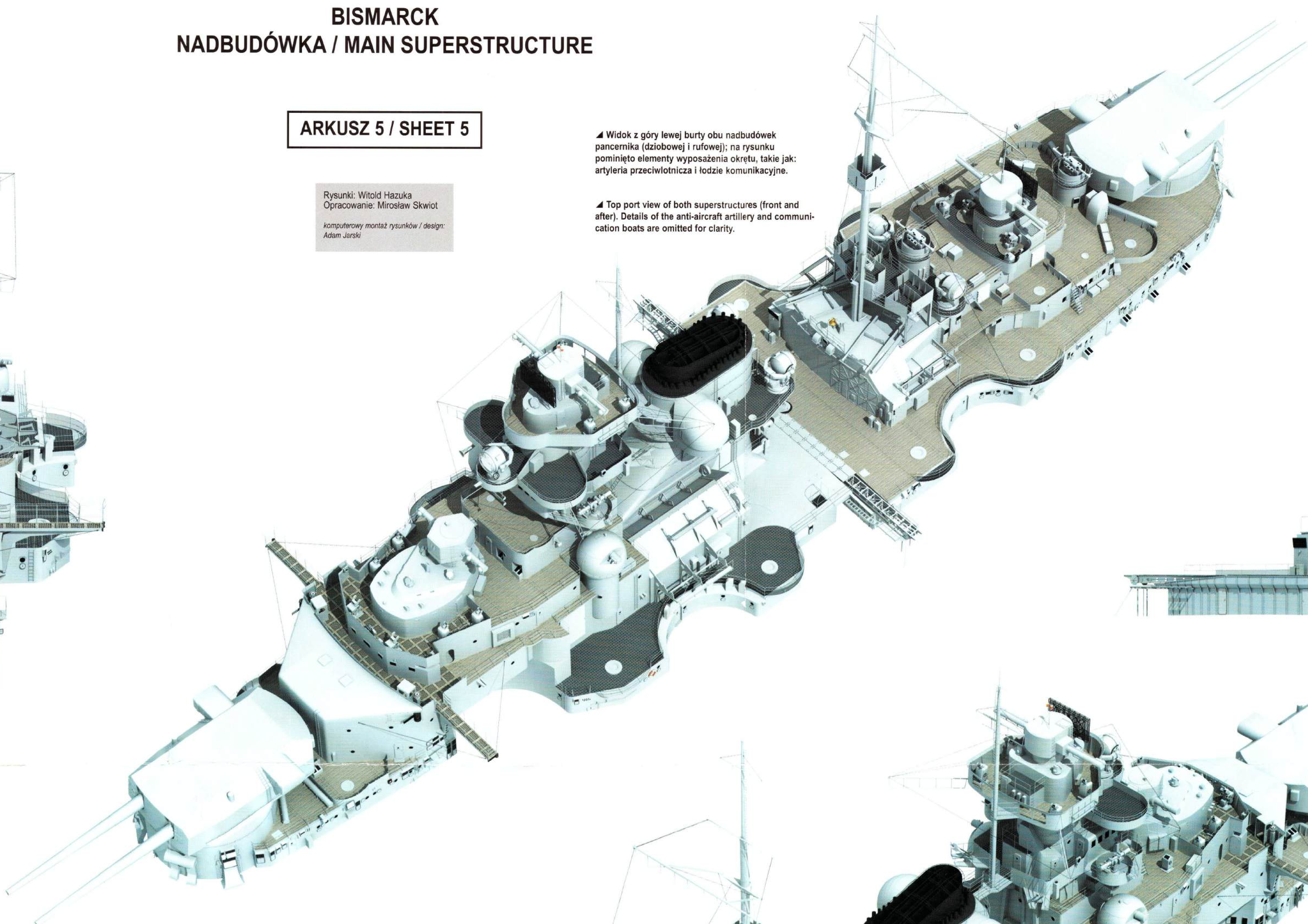
Rysunki: Witold Hazuka
Opracowanie: Mirosław Skwiot

komputerowy montaż rysunków / design: Adam Jarski



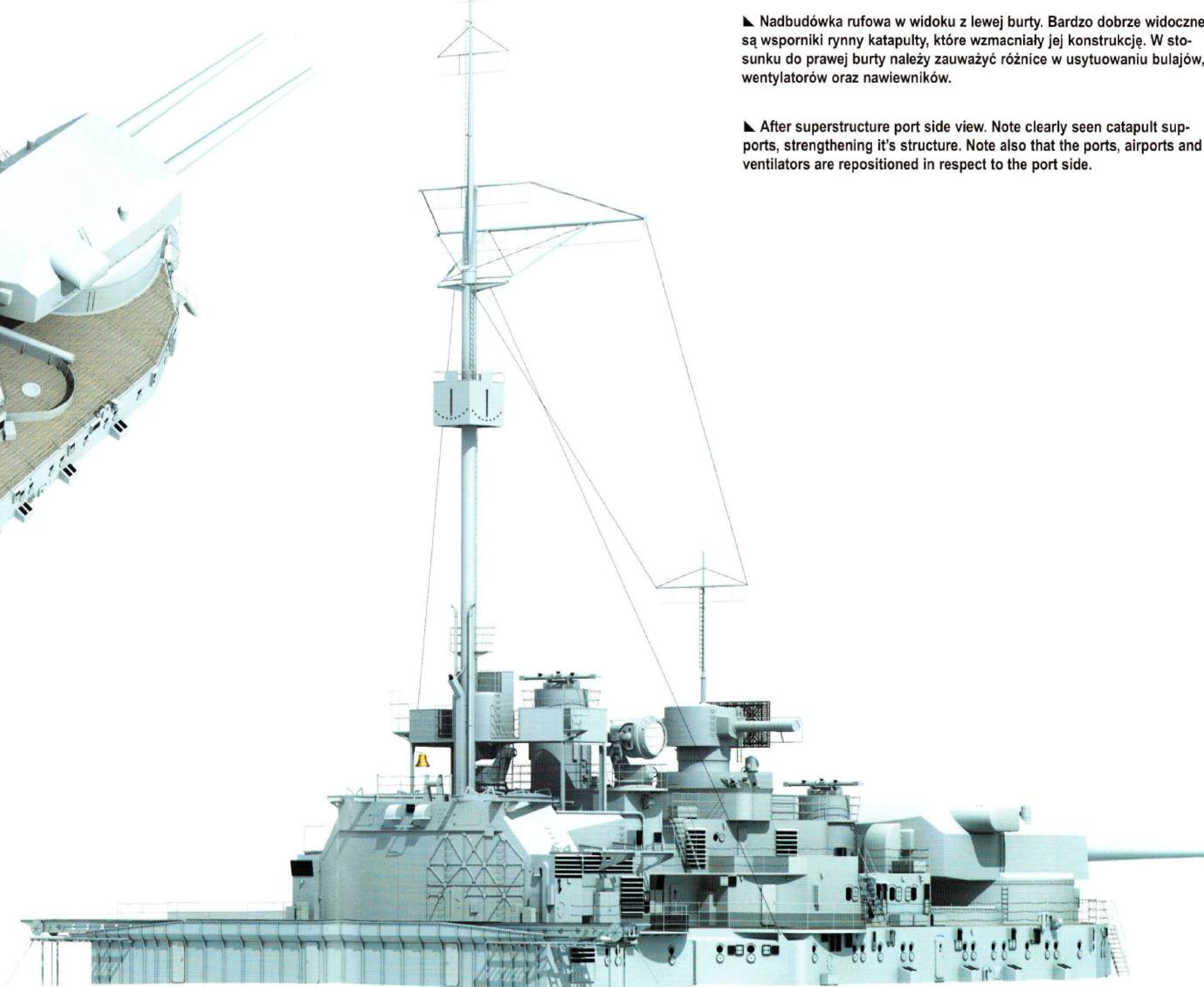
◢ Widok nadbudówki dziobowej *Bismarcka* przed zainstalowaniem dziobowego radaru FuMO 23 na 7-metrowym dalmierzu.

◢ Front superstructure of the *Bismarck* prior to the installation of the front FuMO 23 artillery radar on the 7 meter base range-finder.



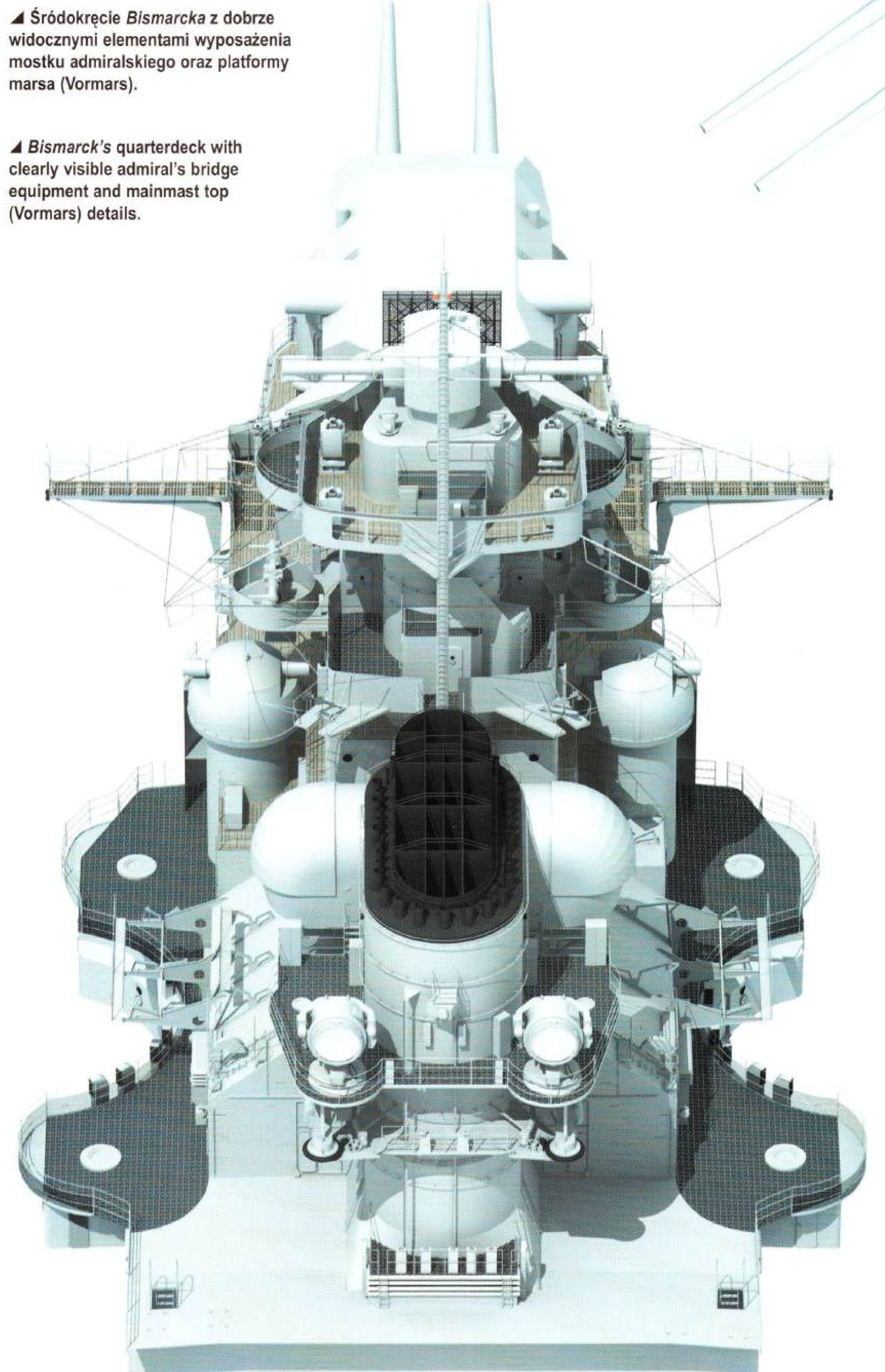
◢ Widok z góry lewej burty obu nadbudówek pancernika (dziobowej i rufowej); na rysunku pominięto elementy wyposażenia okrętu, takie jak: artyleria przeciwlotnicza i łodzie komunikacyjne.

◢ Top port view of both superstructures (front and after). Details of the anti-aircraft artillery and communication boats are omitted for clarity.



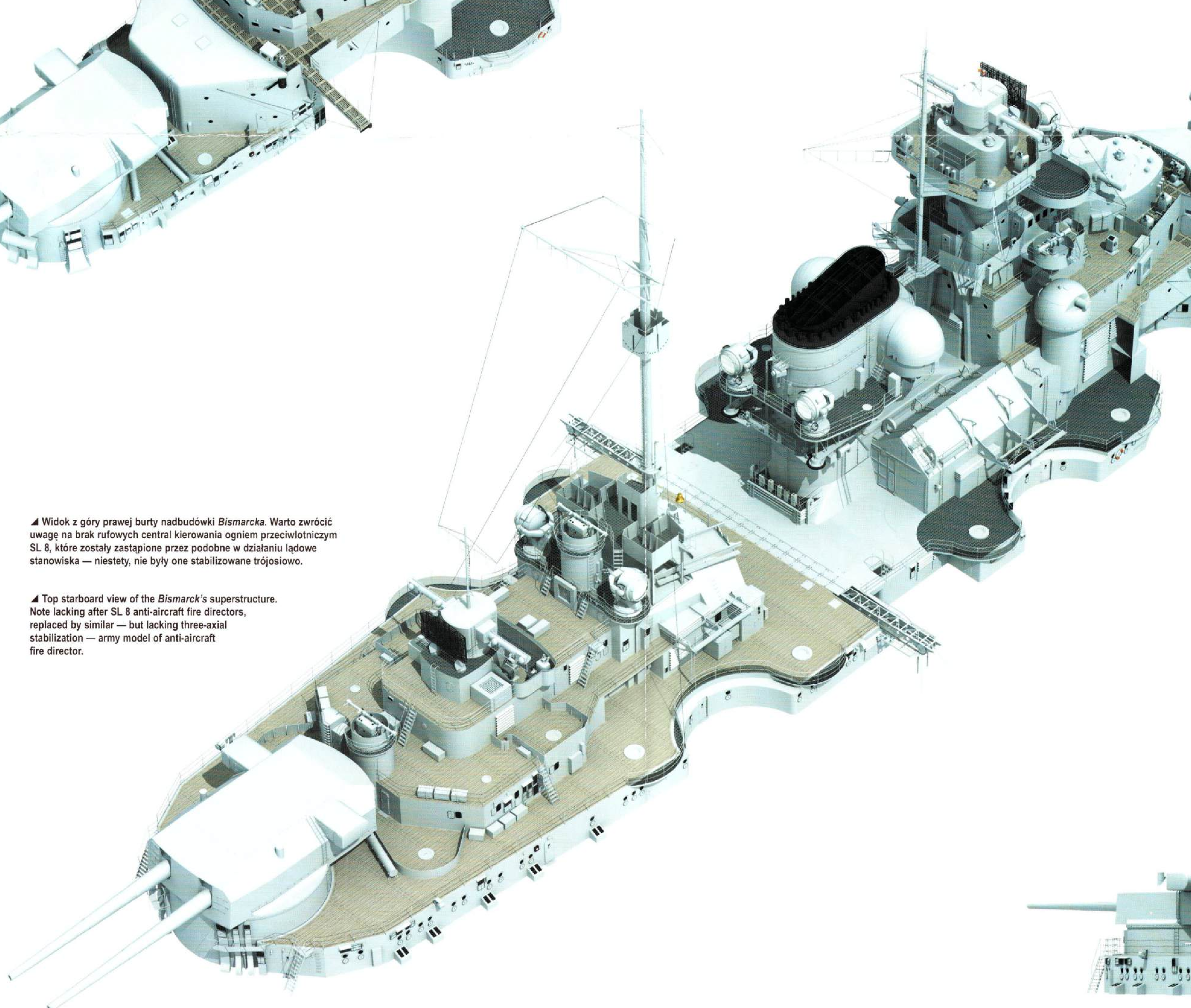
◣ Nadbudówka rufowa w widoku z lewej burty. Bardzo dobrze widoczne są wsporniki rynny katapulty, które wzmacniały jej konstrukcję. W stosunku do prawej burty należy zauważyć różnice w usytuowaniu bulajów, wentylatorów oraz nawiewników.

◣ After superstructure port side view. Note clearly seen catapult supports, strengthening it's structure. Note also that the ports, airports and ventilators are repositioned in respect to the port side.



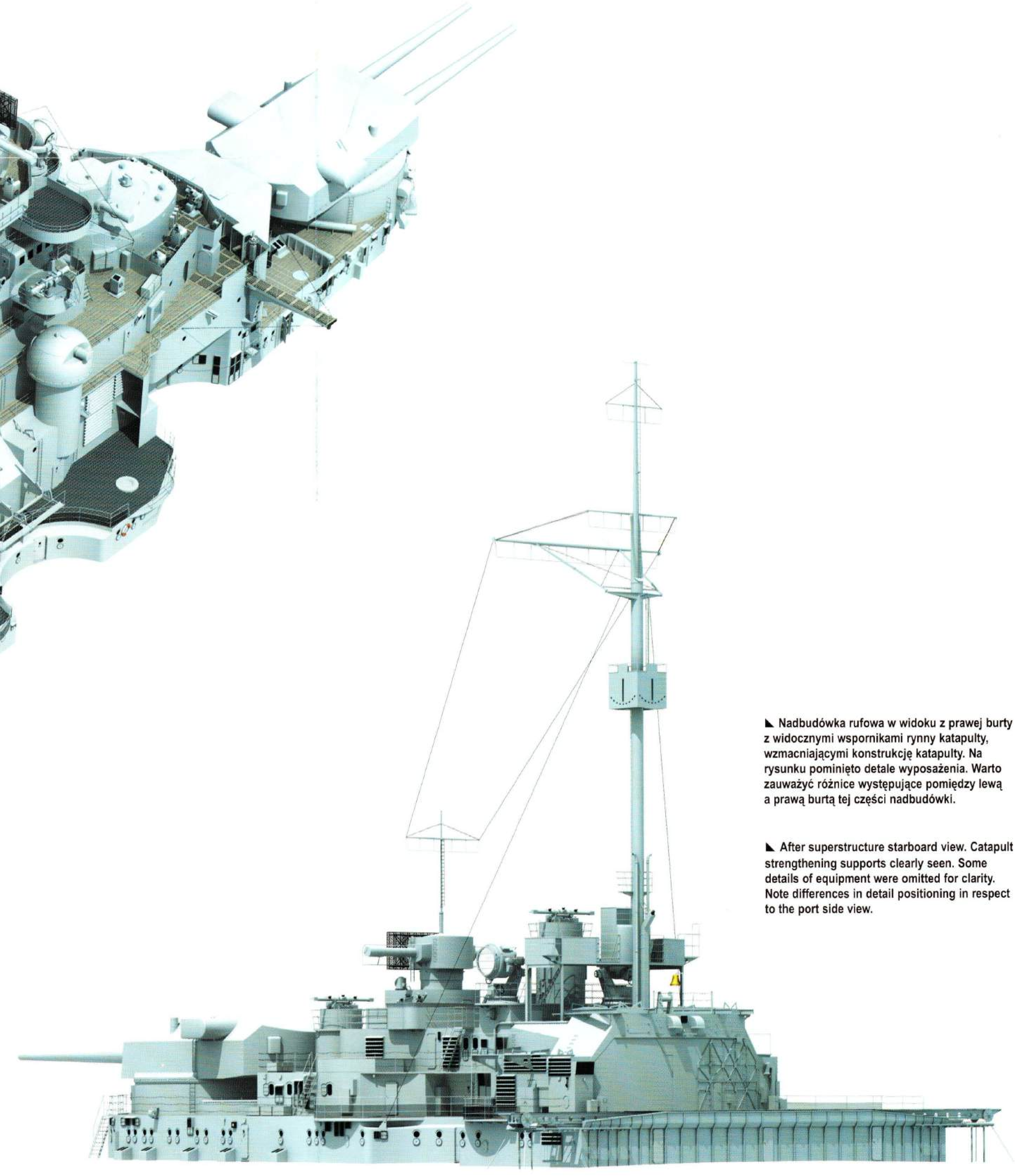
◢ Śródokręcie *Bismarcka* z dobrze widocznymi elementami wyposażenia mostku admiralskiego oraz platformy marsa (Vormars).

◢ *Bismarck's* quarterdeck with clearly visible admiral's bridge equipment and mainmast top (Vormars) details.



◢ Widok z góry prawej burty nadbudówki *Bismarcka*. Warto zwrócić uwagę na brak rufowych central kierowania ogniem przeciwlotniczym SL 8, które zostały zastąpione przez podobne w działaniu lądowe stanowiska — niestety, nie były one stabilizowane trójosiowo.

◢ Top starboard view of the *Bismarck's* superstructure. Note lacking after SL 8 anti-aircraft fire directors, replaced by similar — but lacking three-axial stabilization — army model of anti-aircraft fire director.



◣ Nadbudówka rufowa w widoku z prawej burty z widocznymi wspornikami rynny katapulty, wzmacniającymi konstrukcję katapulty. Na rysunku pominięto detale wyposażenia. Warto zauważyć różnice występujące pomiędzy lewą a prawą burtą tej części nadbudówki.

◣ After superstructure starboard view. Catapult strengthening supports clearly seen. Some details of equipment were omitted for clarity. Note differences in detail positioning in respect to the port side view.

BISMARCK
NADBUDÓWKA / MAIN SUPERSTRUCTURE

ARKUSZ 6 / SHEET 6

Rysunki: Witold Hazuka
Opracowanie: Mirosław Skwiot

komputerowy montaż rysunków / design:
Adam Jarski

◢ Widok z góry rufowej nadbudówki. Za wieżą C widoczne jest lądowe stanowisko kierowania ogniem przeciwlotniczym Kodo Gerät 40, zainstalowane „tymczasowo" w zamian za stanowiska SL 8. Na rysunku pominięto detale wyposażenia.

◢ After superstructure top view. Note the "expedient" land-service Kodo Gerät 40 anti-aircraft fire director behind the Caesar main battery turret instead of it's naval version, the SL 8. Some details were omitted for clarity.

◥ Widok z góry lewej burty nadbudówki *Bismarcka*. Na rysunku dobrze widoczne są legary pod łodzie komunikacyjne, zamontowane na małym hangarze lotniczym nr 2.

◥ Port side top view of the *Bismarck's* superstructure. Note boat chokes on top of the Number 2 seaplane hangar.

◣ Widok lewej burty nadbudówki dziobowej. Na pierwszym planie widoczne są dźwigi do podnoszenia i ustawiania wodnosamolotów na katapulcie, legary pod łodzie na hali nr 2 oraz osłona szybów wentylacyjnych maszynowni.

◣ Front superstructure port view. In the foreground sea-plane derricks, boat chokes on top of the Number 2 hangar, and engine room ventilators shields are clearly to be seen.

◣ Widok z góry rufowej nadbudówki. Za wieżą C, w miejscu centrali SL 8, widoczne jest lądowe stanowisko kierowania ogniem przeciwlotniczym Kodo Gerät 40. Identyczne stanowisko zostało zainstalowane przed grotmasztem.

◣ After superstructure top view. Note the land-service Kodo Gerät 40 anti-aircraft fire director behind the Caesar main battery turret, fitted in lieu of the proper naval SL 8 director. Another identical anti-aircraft fire director was fitted in front of the mainmast.

◢ Widok prawej burty nadbudówki dziobowej z widocznymi dźwigami do podnoszenia i ustawiania wodnosamolotów na katapulcie oraz legary pod łodzie na małej hali hangarowej nr 3.

◢ Front superstructure starboard view with seaplane derricks and boat chokes on top of the small Number 3 seaplane hangar.

◥ Widok z góry prawej burty nadbudówki *Bismarcka*. Widoczne są legary pod łodzie komunikacyjne, zamontowane na małym hangarze lotniczym nr 3 oraz część wyposażenia stanowiska kontrolno-manewrowego.

◥ Starboard side top view of the *Bismarck's* superstructure. Note boat chokes on top of the Number 3 seaplane hangar and part of the maneuver control station on the bridge.

ARKUSZ 7

SHEET 7

rys. / traced by W. Koszela

Nadbudówka dziobowa *Admirala Hippera*

Main superstucture of *Admiral Hipper*

▼ Pomost reflektorowy

▼ Searchlight platform

Unteres Mastdeck

Vormars

◄ Platforma marsa widok z boku

◄ Top platform side view

▼ Platforma marsa widok od dziobu

▼ Top platform front view

▼ Platforma marsa widok od rufy

▼ Top platform stern view

► Platforma marsa widok z góry

► Top platform top view

◄◤▲ Dalmierz 7 m zamontowany na głównej centrali kierowania ogniem

◄◤▲ 7 m rangefinder on the main fire control

◄ Centrala kierowania ogniem na platformie marsa

◄ Main fire control on the top platform

◥ Widok z boku

◥ Side view

◥ Widok z tyłu

◥ Rear view

◄ Widok z przodu

◄ Front view

◥ Widok z góry

◥ Top view

◣ Dalmierz 6 m zamontowany na przedniej nadbudówce kwiecień 1939 roku

◤ 6 m rangefinder on the main superstructure April 1939

◤ Dalmierz 7 m z antenami radarów FuMO 27 i *Timor* 1942 – maj 1945 roku

◤ 7 m rangefinder with FuMO 27 and *Timor* radar aerials 1942 – May 1945

◤ Dalmierz 7 m z anteną radaru FuMO 22 listopad 1939 – 1942 rok

◤ 7 m rangefinder with FuMO 22 radar aerial October 1939 – 1942

Admirals Brücke

◢ Pomost reflektorowy marzec 1941 roku

▼ Searchlight platform March 1941

◤ Mostek admiralski widok z boku

◤ Admiral's bridge side view

◤ Mostek admiralski widok od dziobu

◤ Admiral's bridge front view

◤ Mostek admiralski widok od rufy

◤ Admiral's bridge stern view

Scheinwerfer Deck

► Widok z boku

► Side view

► Widok z góry

► Top view

▼ Widok od rufy

▼ Stern view

▼ Widok od dziobu

▼ Front view

▲ Dziobowe nocne stanowisko dowodzenia

▲ Night conning tower

▼ Nadbudówka dziobowa

▼ Main superstructure

Brücken Haus Deck

skala 1 : 200 *scale*

0 2 4 6 8 10 m

◄ Mostek admiralski widok z góry

◄ Admiral's bridge top view

▼ Widok na wrędze nr 123,8

▼ Frame 123,8

► Widok na wrędze nr 125,7

► Frame 125,7

▼ Widok od strony rufy

▼ Stern view

▼ Widok z boku

▼ Side view

▲ Nadbudówka po wejściu okrętu do służby

▲ Superstructure after commission

▲ Widok od dziobu

▲ Front view

◥ Nadbudówka dziobowa *wręga 134,7*

◥ Main superstructure *frame 134,7*

W 134,7

Brückendeck

◄◤▲ Dalmierz o bazie 3 m widoki z boku, góry i przodu

◄◤▲ 3 m rangefinder side, top and front view

W 125

W 132

▲ Nadbudówka dziobowa widok prawej burty

▲ Main superstructure starboard view

▲ Nadbudówka dziobowa

▲ Main superstructure

▲ Nadbudówka dziobowa *wręga 125* widok od dziobu

▲ Main superstructure *frame 125* front view

▲ Nadbudówka dziobowa *wręga 132* widok od rufy

▲ Main superstructure *frame 132* stern view

▼ Widok od rufy

▼ Stern view

◣ Nadbudówka dziobowa przekrój na wrędze nr 149,2

◣ Main superstructure frame 149,2 cutaway

W 149,2

▼ Widok na wrędze nr 77,9

▼ Frame 77,9

▼ Widok od dziobu

▼ Front view

▼ Widok z boku

▼ Side view

◄ Widok na wrędze nr 78,9

◄ Frame 78,9

► Przekrój na wrędze nr 127,4

◄ Frame 127,4 cutaway

◄ Widok na wrędze nr 99,4

◄ Frame 99,4

Unteres Brückendeck

◄ Nadbudówka dziobowa widok od rufy wręga nr 115 marzec 1941 roku

◄ Main superstructure stern view frame 115 March 1941

► Nadbudówka widok od dziobu wręga nr 122 marzec 1941 roku

► Main superstructure front view frame 122 March 1941

◄ Widok na wrędze nr 100

◤ Frame 100

◄ Widok na wrędze nr 120,3

◄ Frame 120,3

◄ Widok na wrędze nr 120,9

◄ Frame 120,9

◤ Widok z góry na rysunku pominięto detale wyposażenia

◤ Top view Details omitted

▲ Widok lewej burty

▲ Port view

▲▼ Nadbudówka *Admirala Hippera*

▲▼ Main superstructure of *Admiral Hipper*

Aufbaudeck

▲ Widok z góry

▲ Top view

▼ Widok prawej burty

▼ Starboard view

ARKUSZ 8

SHEET 8

Nadbudówka rufowa ciężkiego krążownika *Admiral Hipper*

After supestucture of the heavy cruiser *Admiral Hipper*

skala 1 : 200 *scale*

rys. / traced by W. Koszela, M. Skwiot

◣◢ Maszt główny

◣◢ Mainmast

D

C

B

A

◀ Widok z boku

◀ Side view

▶ Widok od dziobu

▶ Front view

▼▶ Platformy na maszcie głównym

▼▶ Main mast platforms

D

C

B

▲ Pomost reflektorowy

▲ Searchlight platform

A

▲ Nadbudówka rufowa widok z góry

▲ After superstructure top view

◣◢ Maszt dziobowy

◣◢ Foremast

▲ Widok z boku

▲ Side view

▲ Widok od rufy

▲ Stern view

▶ Rufowe stanowisko kierowania ogniem plot typu SL–6 wręga nr 73,2

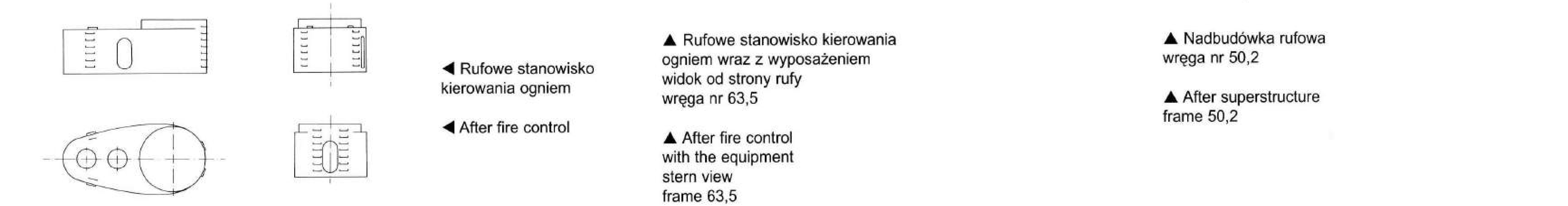
▶ After AA fire control of SL–6 type frame 73,2

▲ Rufowe stanowiska kierowania ogniem plot typu SL–6 oraz stanowisko reflektorów widok od strony rufy wręga nr 73,2

▲ After AA fire controls of SL–6 type and searchlight station stern view frame 73,2

◤ Dalmierz 7 m z anteną radaru FuMO 23

◤ 7 m rangefinder with FuMO 23 radar aerial



▲ Wodnosamolot Arado 196 A–3 ustawiony na katapulcie widok od dziobu wręga nr 83,5

▲ Arado 196 A–3 floatplane set on the catapult front view frame 83,5

▲ Przekrój przez hangar wręga nr 89,8

▲ Cross-section of hangar area frame 89,8

▼ Widok od dziobu

▼ Front view

▼ Widok z boku

▼ Side view

Komin Admirala Hippera po wejściu do służby kwiecień 1939 roku

Admiral Hipper's smokestack after commission April 1939

◀ Widok od rufy

◀ Stern view

Scheinwerfer Podest

▲ Widok z góry, na rysunku komina pominięto detale wyposażenia

▲ Top view, details of smokestack omitted

▼ Widok od dziobu

▼ Front view

▼ Widok z boku

▼ Side view

Komin po modernizacji wrzesień 1939 roku

Smokestack after modernization September 1939

▲ Widok od rufy

▲ Stern view

▲ Widok z góry, na rysunku komina pominięto detale wyposażenia

▲ Top view, details of smokestack omitted

